

# plu

Département de l'Hérault > Ville de **La Grande Motte**  
Elaboration du **Plan Local d'Urbanisme**



## I-1 Rapport de présentation – Diagnostic

PLU approuvé par DCM du 23 mars 2017



**Lebunetel**  
Architectes - Urbanistes



## SOMMAIRE -

<b>TITRE 1 : .....</b>	<b>8</b>	<b>TITRE 2 : .....</b>	<b>91</b>
<b>Le contexte géographique, institutionnel et réglementaire.....</b>	<b>8</b>	<b>Contexte fonctionnel et dynamiques en placE .....</b>	<b>91</b>
<b>I : Situation géographique et contexte historique .....</b>	<b>9</b>	<b>I : Les transports et les déplacements.....</b>	<b>92</b>
A- Situation géographique.....	9	A- La mobilité .....	93
B- La commune dans le département de l'Hérault et son contexte historique .....	10	B- La circulation routière et le stationnement .....	94
<b>II : La commune et son contexte institutionnel .....</b>	<b>16</b>	C- Les transports publics .....	111
A- La commune au sein de l'arrondissement et du canton.....	16	D- Les modes de déplacement doux et l'accessibilité PMR .....	115
B- La commune au sein de l'intercommunalité.....	16	E- Les piétons et les PMR .....	121
<b>III : La commune et son cadre réglementaire .....</b>	<b>21</b>	<b>II : Analyse sociodémographique .....</b>	<b>123</b>
A- La place de la Grande-Motte dans le SCoT du Pays de l'Or .....	21	A- La dynamique démographique.....	124
B- Objectifs et orientations du SCoT s'appliquant à la commune de la Grande-Motte .....	23	B- La composition de la population .....	127
<b>IV : L'organisation spatiale de la commune et son évolution.....</b>	<b>53</b>	C- La population active .....	134
A- La ville planifiée, genèse et évolution .....	53	D- L'emploi et les revenus.....	140
B- La ville structurée : la trame des espaces publics .....	63	<b>III : Le parc de logements.....</b>	<b>148</b>
C- La ville dessinée, architectures plurielles et singulières.....	74	A- Structure et état du parc existant .....	148
		B- Le marché immobilier.....	161
		C- Analyse des Permis de Construire .....	165
		<b>IV : L'économie .....</b>	<b>169</b>
		A- Une économie prédominée par le secteur tertiaire .....	171
		B- L'eau, moteur de l'économie grande-mottoise .....	179
		<b>V : Les équipements et services .....</b>	<b>188</b>
		A- Les équipements sportifs et de loisirs .....	188
		B- Les équipements dédiés à l'enfance et à la jeunesse .....	190
		C- Les équipements et services sanitaires et sociaux .....	190
		D- Les équipements et services publics .....	192

## INTRODUCTION

Les élus de commune de la Grande Motte ont prescrit la révision générale de leur Plan d'Occupation des Sols (POS) par Délibération du Conseil Municipal du 24 mai 2007.

Cette révision est l'occasion de faire évoluer le document en y intégrant les fondements :

- des règles d'urbanismes liées aux lois Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) et à la Loi Urbanisme et Habitat (UH) ;
- des exigences règlementaires des lois du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement et du 24 mars 2014 pour l'accès au logement et un urbanisme rénové ;
- des politiques d'aménagement sectorielles prescrites dans divers documents d'échelle supérieure (notamment le SCoT) ;
- des mesures de protections environnementales ou de risques naturels récemment prescrites ou en cours d'élaboration (Plan de Prévention des Risques Inondation...).

L'analyse du territoire communal est conduite de façon à prendre en compte les principes fondateurs du fonctionnement de la Grande Motte :

- les milieux naturels littoraux,
- les ressources naturelles,
- les structures urbaines,
- les dynamiques, les enjeux et les mutations, marqués par une forte saisonnalité et attachés au territoire communal, intercommunal et intercommunautaire.

A terme, le diagnostic, au-delà des données existantes, doit favoriser l'émergence d'une première vision stratégique du territoire d'étude enrichie par les rencontres institutionnelles avec les personnes publiques associées et la concertation avec les citoyens.

Approches paysagère, urbaine, patrimoniale, économique, sociale et participative, réunies dans une démarche aussi transversale que possible permettront l'émergence d'un projet de territoire novateur et durable cadrés par cinq « exigences » cadres pour une ville d'exception à savoir :

### 1. FAIRE VIVRE LE PATRIMOINE DE LA GRANDE-MOTTE, CLASSE « PATRIMOINE DU XXEME SIECLE ».

La réalisation de la Grande-Motte est la résultante de multiples enjeux : le développement touristique du littoral languedocien avec une réponse urbaine et architecturale forte, cohérente et innovante. Geste avant-gardiste pensé globalement, il est aujourd'hui difficile de le « réinvestir » sans risquer de l'altérer. A contrario, les nouvelles réalisations urbaines et architecturales devront être à la hauteur de ce patrimoine du XXème, pour continuer à le faire vivre via de nouvelles confrontations audacieuses qui à leur manière perpétueront l'œuvre de Jean Balladur.



## 2. DONNER CORPS AUX OBJECTIFS CUMULES DU « GRENELLE DE L'ENVIRONNEMENT » ET DE LA LOI LITTORAL.

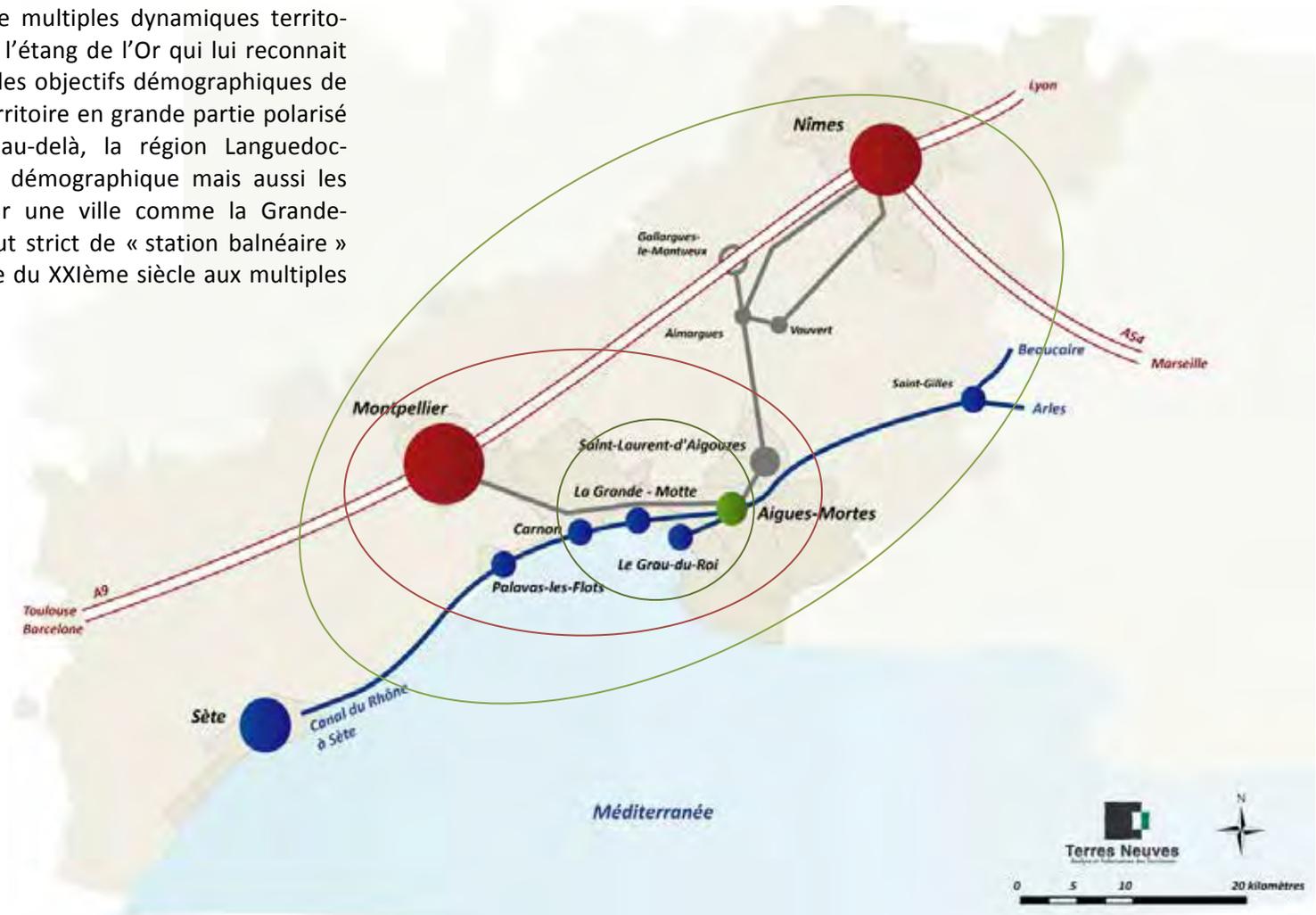
Sur un lido fragile et spatialement contraint, la Grande-Motte devra faire le choix d'un recentrage de son développement. Cet enjeu est fondamental pour faire vivre le patrimoine de la Grande-Motte : il permettra à la ville de prendre toute sa place à différentes échelles territoriales (cf. 3) ; d'articuler des quartiers aujourd'hui séparés ; de développer une ville multifonctionnelle. Ces perspectives développement devront également intégrer les exigences multiples de la prise en compte du risque inondation, la restauration et valorisation d'une trame verte et bleue, l'emprise au sol limitée, la consommation énergétique maîtrisée... En se contractant, la Grande-Motte préservera du même coup les espaces littoraux à forte valeur paysagère et environnementale.



### 3. JOUER TOUTE SA PARTITION SUR LA PLAINE LITTORALE LANGUEDOCIENNE, TERRITOIRE AUX ENJEUX CRUCIAUX.

La Grande-Motte est partie prenante de multiples dynamiques territoriales qui s'emboîtent : celle du SCoT de l'étang de l'Or qui lui reconnaît une importante capacité d'accueil avec des objectifs démographiques de +4000 habitants, mais aussi celle d'un territoire en grande partie polarisé par la métropole montpelliéraine et au-delà, la région Languedoc-Roussillon dont on connaît le potentiel démographique mais aussi les faiblesses économiques. C'est dire pour une ville comme la Grande-Motte, l'importance d'évoluer d'un statut strict de « station balnéaire » pensée dans les années 60, vers une ville du XXIème siècle aux multiples fonctions.

Localisation de la Grande Motte dans « l'entre deux métropolitain »



#### 4. DONNER CORPS A UN PROJET URBAIN ET ARCHITECTURAL EXEMPLAIRE INTEGRANT DES SA CONCEPTION LE RISQUE INONDATION.

La Grande Motte bénéficie d'une position idéale pour développer un aménagement urbain et architectural innovant et exemplaire par son parti pris. La construction en zone inondable est possible, nombre d'autres pays et villes européens comme les Pays-Bas avec Amsterdam, Londres ou Hambourg ont su construire en zone inondable en intégrant le facteur risque et en s'en accommodant.

Les débats sur le Grand Paris ont tout récemment remis en scène cette problématique et éclairé de nouveau sur les possibles qui existent.

Bien entendu la réflexion doit porter sur un territoire plus large afin de bien apprécier et comprendre les modes de submersion et d'inondation pour mieux les intégrer ; il se trouve que ce sujet est régulièrement abordé dans la Région Languedoc Roussillon du fait de son importante façade maritime et des nombreux spécialistes et experts d'envergure internationale qui travaillent quotidiennement sur ce sujet.

Que les constructions soient sur pilotis, sur des mouvements de terrains.....les solutions techniques et constructives existent, sont nombreuses et diverses et surtout de nature à faire émerger des formes architecturales innovantes et nouvelles.

Le programme lancé par la Région Languedoc Roussillon « Nouvelles Formes Urbaines Durables » pourrait trouver un écho particulier à cette occasion et valoriser cette expérimentation en grandeur nature.

La Cité de la Grande Motte ne peut et ne doit pas être confrontée à une densification rampante et banalisante au risque d'impacter durablement une forme urbaine et architecturale unique et labellisée ; elle doit tout au contraire pouvoir faire émerger dans le prolongement de la pensée de Jean Balladur des formes architecturales nouvelles.

Projets qui apporteront une réponse contemporaine novatrice à la problématique hydraulique que Jean Balladur a traité en son temps de manière poétique et paysagère en sculptant la silhouette de la Cité de la Grande Motte. Prenons garde à éviter une muséification ou une banalisation de cette belle Cité et relevons le défi de manière ambitieuse, responsable et durable.



## 5. CHANGER D'APPROCHE ET DE REGARD SUR LE RISQUE INONDATION.

Les territoires gelés en prévention des risques d'inondation représentent une opportunité intéressante de création de foncier si elle est associée à une analyse globale de la vulnérabilité ainsi qu'à une préparation des populations à la vie en zone inondable.

Au regard des enjeux, un changement d'approche et de regard doit être porté sur le risque inondation. Plusieurs projets-pilote en France (la Route de la Mer à Montpellier ou le Grand Arénas à Nice...) sont exemplaires pour leur nouvelle logique d'aménagement permettant la prise en compte de l'aléa inondation pour les nouveaux occupants, la transparence hydraulique du site et la non aggravation des risques existants.

L'obligation de recentrage du développement de la Grande Motte sur suppose des solutions techniques adaptées mais faisables pour intégrer les contraintes hydrauliques (conception architecturale adaptée aux risques, organisation de réseaux résilients). Outre ces objectifs techniques, des mesures d'accompagnement sont nécessaires pour organiser les secours et garantir la sécurité des personnes : alerte amont pour limiter la présence de personnes non résidentes, confinement sur site des populations résidentes, définition du schéma fonctionnel des accès au secours en cas de crise...



# TITRE 1 :

## LE CONTEXTE GEOGRAPHIQUE, INSTITUTIONNEL ET REGLEMENTAIRE



## I : SITUATION GEOGRAPHIQUE ET CONTEXTE HISTORIQUE

### A- SITUATION GEOGRAPHIQUE

Située au sud-est de la ville de Montpellier dans le département de l'Hérault, la commune de La Grande-Motte **s'étend sur une surface de 11 km<sup>2</sup>**.

Les communes limitrophes sont les suivantes :

Au sud-est : le Grau-du-Roi  
 Au nord : Mauguio  
 A l'ouest : Carnon  
 A l'est : Aigues-Mortes

La Grande-Motte fait partie des huit stations balnéaires et des vingt ports de plaisance créés dans le cadre de la Mission Racine au début des années 60. La Grande Motte est aujourd'hui la station touristique phare du littoral languedocien et se classe parmi les cinq premières stations balnéaires de France. La Grande-Motte se situe au sud-est de l'agglomération de Montpellier et à l'extrême est de ce littoral.

La ville dispose d'une situation géographique idéale : débouché du sillon rhodanien par l'A9, desservie par les aéroports de Montpellier Méditerranée et Nîmes Garons et par la gare SNCF de Montpellier.

#### La Grande-Motte au sein de l'Arc Méditerranéen



Source : Schéma Directeur

## La Grande-Motte au sein de l'axe rhodanien



Source : Schéma Directeur

## B- LA COMMUNE DANS LE DEPARTEMENT DE L'HERAULT ET SON CONTEXTE HISTORIQUE

D'une superficie de 6 101 km<sup>2</sup> pour une population totale de 1 044 558 habitants en 2010<sup>1</sup>, le département de l'Hérault a une densité moyenne de 171,2 habitants au km<sup>2</sup>.

Le Département de l'Hérault a été créé à la Révolution française, le 4 mars 1790 en application de la loi du 2 décembre 1789, à partir d'une partie de l'ancienne province du Languedoc. Il comprend les pays du Biterrois, de l'Espinouse, du Lodévois, du Montpelliérais et une partie du Larzac.

Il a connu un effondrement de son industrie viticole au début du XX<sup>ème</sup> siècle : la mévente du vin alliée à une maladie de la vigne a poussé à la révolte de milliers de vigneron modestes. Le mouvement a alors été durement réprimé par le gouvernement de Georges Clémenceau.

Le gel catastrophique de l'hiver 1956 a ruiné la culture de l'olive qui ne reviendra prospère qu'à partir de la fin des années 80. Les coopératives oléicoles de Lodève, de Pignan, d'Aniane et bien d'autres fermèrent leurs portes, seule celle de Clermont-l'Hérault resta en activité.

Au cours de la deuxième moitié du XX<sup>ème</sup> siècle, le bassin de Montpellier a connu l'une des plus fortes croissances démographiques de France. C'est dans ce contexte que se développe le littoral héraultais et dans une plus large mesure le littoral languedocien.

Ainsi, La Grande-Motte naît à la fin des années 1960, période de transition dans tous les domaines, entre modernité et postmodernité mais également au cœur des premières applications grandeur réelle de la société de consommation.

<sup>1</sup> Source : INSEE RGP 2010

En effet, la genèse de La Grande-Motte s'inscrit dans **l'époque des Trente Glorieuses** qui se caractérise par l'émergence de la société de consommation et sa démocratisation dans tous les domaines.

Cette société est marquée par l'apparition de nouveaux produits et offres sur le marché qui sont propices au développement économique de la France (télévision, voiture, téléphone...). L'Etat invente ainsi le Français moyen, confiant et disponible à consommer. Il le loge dans les villes nouvelles - alternatives aux grands ensembles - et oriente ses achats et loisirs.

La Grande-Motte, comme les autres stations de la côte languedocienne, trouve son origine dans la mission d'aménagement touristique du littoral Languedoc-Roussillon, dite mission « Racine », créée en 1963 et dont l'objectif fut de faire du littoral une vaste région touristique.

Cette Mission Racine, du nom de son Président nommé par le Premier Ministre, assurera, grâce à des équipes spécialisées, la réalisation des routes et des réseaux d'assainissement et d'adduction d'eau, le creusement des ports, la démoustication (renforcement des moyens d'action d'une Entente Interdépartementale) et le boisement des stations. Enfin, quatre Sociétés d'Économie Mixte (SEM) vont jouer un rôle essentiel dans cette opération puisqu'elles vont avoir à charge la réalisation des travaux d'aménagement, autres que ceux réalisés par l'Etat.

La mission va ainsi assurer l'unité de l'opération, rassembler les moyens financiers, écarter les obstacles administratifs et animer la commercialisation et la construction.



*Contexte initial du site : Une nature sauvage  
Source : Ville de La Grande Motte)*

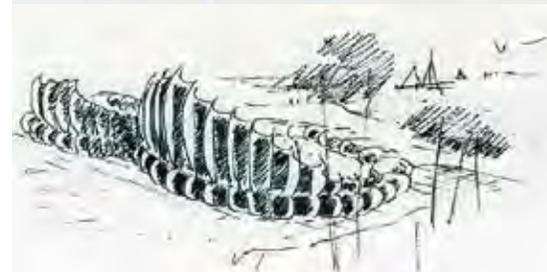
Les aménageurs des stations du Languedoc vont tenter de se démarquer de l'urbanisation continue et anarchique de la Côte d'Azur en regroupant les interventions au sein de six « unités touristiques » mêlant les villes existantes aux stations à créer :

- Du Grau-du-Roi à Palavas ;
- De Marseillan au Grau d'Agde (le Bassin de Thau) ;
- De Valras à l'embouchure de l'Aude ;
- De Saint-Pierre à Gruissan ;
- De Leucate à Barcarès ;
- De Canet à Argelès.

**La Grande-Motte constitue la pièce maîtresse de la première de ces unités qui s'étend du Grau-du-Roi à Palavas. Ces stations par opposition à la Côte d'Azur sont destinées au tourisme de masse.**

Ainsi, La Grande-Motte est une station touristique créée ex-nihilo. Elle est la première station nouvelle à se voir élever sur le littoral languedocien en 1967. Étroitement solidaire de toute une série de grands travaux d'infrastructures, elle est conçue en fonction d'un réseau routier assurant plusieurs niveaux de desserte (autoroute, rocade, système de voirie interne hiérarchisé).

Les lignes architecturales (concept novateur des pyramides) et le dispositif urbain (organisation du bâti de front de mer et absence de larges promenades de bord de mer) sont également minutieusement étudiés. Ce plan d'ensemble fut élaboré par l'architecte Jean BALLADUR qui devient l'architecte et l'urbaniste en chef de La Grande-Motte.



*Premières esquisses de la station et maquette de la Motte du Levant  
(Source : Ville de La Grande Motte)*

Rattaché à la Mission Racine, il assure sa fonction durant vingt ans - période particulièrement longue pour un projet urbain - permettant au site de la Grande Motte de se développer avec cohérence.

- Les principales lignes directrices de ce projet sont :
  - Satisfaire la volonté des touristes d'être proches de la nature.
  - Réaliser une opération à l'échelle humaine en organisant le « cheminement » de l'homme en reproduisant les rythmes de la vie quotidienne.

**Dans un souci d'équilibre, le plan d'urbanisme prévoit une division du territoire en quatre quarts :** un quart de logements collectifs, un quart de logements individuels, un quart pour de l'hébergement de plein air, et un quart d'espaces verts.

Le climat va être à l'origine de l'organisation du bâti et de la végétation. En effet, la ponctualisation des pyramides doit permettre de « peigner » le vent pour limiter les embruns et ainsi protéger les futures plantations.



*Dragage de l'étang du Ponant, Creusement du Port*



*Le quai d'honneur se construit, les appontements se multiplient, la zone de services s'installe (Source Ville de La Grande Motte)*

o Le plan de masse ainsi réalisé prévoit :

- Au nord, les villas et leurs jardins, hors d'atteinte des embruns.
- A l'est, les résidences de vacances, hôtels résidences et les zones d'activités sportives.
- Au sud, les immeubles hauts et serrés en première ligne forment un rempart aux vents marins.
- A l'ouest, les campings.

L'accès à la station se fait depuis une voie express joignant le Grau du Roi à Carnon. La desserte des plages est assurée par des voies secondaires se terminant par des zones de stationnement à une centaine de mètres des plages. Ainsi, le bord de mer est libéré de toute circulation automobile. Le port, d'une superficie de 22 hectares et d'une capacité d'accueil de 1000 bateaux de plaisance, constitue un élément important de la station balnéaire.

Le projet va s'appuyer également **sur la volonté de créer des symboles** (les immeubles pyramides, le labyrinthe devant la Mairie, des passerelles, les figures qui regardent le port, ...), **de mettre en valeur les entrées de ville et de conserver des traces du passé** (chemin entre la ferme et le port,...). En effet, sur ce dernier point, le territoire communal, ancienne partie de la commune de Mauguio, était peu utilisé par les hommes car isolé des villages alentours par l'étang de l'Or. La Grande Motte et « Haute-Plage » sont cités par Gaston BAISETTE<sup>2</sup> et apparaissent comme des « lieux-dits » sur lesquels se trouvaient des mas. Avant la construction de la station, il y avait trois domaines sur l'actuel territoire communal : Haute Plage, la Petite Motte et le domaine du Grand Travers.



*La ferme de Haute Plage (source commune de La Grande Motte)*

La commune abrite de ce fait encore quelques vestiges du passé.

Ainsi, dans le secteur de « Haute Plage » se trouve la cave de Haute Plage partiellement transformée en salle de réunion ainsi que le Mas au Domaine du Grand Travers. Dans le secteur de « La Petite Motte » se trouvent le terrain de centre hippique avec sa cave transformée en manège couvert et boxes et une chapelle toujours lieu de culte.

Jean BALLADUR va ainsi définir la silhouette générale de la ville et réaliser les premiers immeubles afin de donner le ton et l'image de la station. Les architectes de la région seront ensuite guidés par des documents très précis (plans de masses, fiches de lots, gabarits, types d'architectures,...) pour une réalisation harmonieuse de la station.

Pendant l'été 1968, alors que quatre pyramides seulement ont été réalisées, les premiers acquéreurs vont séjourner dans leurs appartements et le camping « lous pibols » sera complet. La station va poursuivre son développement et le 1<sup>er</sup> octobre 1974, un arrêté préfectoral érige La Grande Motte en commune nouvelle.

<sup>2</sup> Gaston BAISETTE « L'étang de l'Or », 1945.

La Grande Motte n'est qu'un quartier de Mauguio jusqu'en 1974 où elle devient alors une commune à part entière. La ville aujourd'hui peut se décomposer en différentes zones déclinées sur le principe de la façade urbaine « voile protecteur contre les embruns marins et permettant le développement de la végétation à l'arrière ». Elle compte à ce jour près de 8500 habitants (8488 en 2010). **Elle est donc le site d'accueil d'une population résidentielle permanente considérable.** Ainsi, en matière d'infrastructures, de patrimoine bâti, d'équipements divers, mais également d'activités ou de services à la population, la Grande Motte a progressivement muté d'un statut de station touristique vers un statut de « vraie ville ».

### Les enjeux en résumé

*Idéalement située sur la côte languedocienne, à proximité du couloir rhodanien, La Grande Motte fut un maillon essentiel d'une politique volontariste de développement touristique. C'est donc une ville nouvelle, une œuvre totale qui n'est pas le fruit d'une sédimentation historique, mais celui d'un concepteur, Jean Balladur. L'innovation urbaine y est autant marquée que l'architecture : ville des proximités, ville bioclimatique, ville-parc aux multiples cheminements doux... son plan masse est unique. L'enjeu fondamental est donc de pouvoir faire évoluer la ville sans mettre à mal une identité très affirmée.*

## II : LA COMMUNE ET SON CONTEXTE INSTITUTIONNEL

### A- LA COMMUNE AU SEIN DE L'ARRONDISSEMENT ET DU CANTON

**La Grande-Motte fait partie de l'arrondissement de Montpellier.** D'une superficie de 1 294 km<sup>2</sup> pour une population de 651 332 habitants en 2009, cet arrondissement a une densité de 503 habitants au km<sup>2</sup>. Il comprend 93 communes et 22 cantons parmi lesquels se trouve le canton de Mauguio.

**La Grande-Motte fait partie du canton de Mauguio.** D'une superficie de 107 km<sup>2</sup> pour une population de 34 069 habitants en 2009, ce canton situé au sud-est de Montpellier a une densité de **317,9 habitants/km<sup>2</sup>**. Il comprend les communes de :

- Candillargues,
- La Grande Motte,
- Lansargues,
- Mauguio,
- Mudaison,
- Saint-Aunès.

La situation périurbaine de ces communes entraîne des relations difficiles avec la ville-centre de Montpellier. Elles ont connu une forte augmentation de leur population depuis quelques décennies.

Plusieurs de ces communes profitent de la proximité de Montpellier et de la mer Méditerranée pour s'assurer l'installation d'activités économiques :

- Centre commercial à Saint-Aunès,
- Zones d'activités à Mauguio près de la voie rapide reliant Montpellier aux plages,

- Zones d'activités liées à l'aéroport de Montpellier Méditerranée qui se trouve sur le territoire melgorien,
- Les deux stations balnéaires de Carnon (commune de Mauguio) et de la Grande Motte.

Par ailleurs, la viticulture et l'arboriculture ont marqué l'histoire de ce canton, comme ceux, voisins, de Castries et de Lunel.

### B- LA COMMUNE AU SEIN DE L'INTERCOMMUNALITE

#### 1) Du SIVOM à la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or

##### LA GRANDE MOTTE ADHERE AU SIVOM DE L'ÉTANG DE L'OR

Cet établissement public de coopération intercommunale a été créé en 1971, il s'appelait alors le SIVOM de Mauguio-Pérois. Rebaptisé SIVOM de l'étang de l'Or en 1981, le SIVOM va devenir officiellement « un syndicat à la carte » en 1988. **Ce terme désigne un établissement public dans lequel les communes membres adhèrent librement à une ou plusieurs de ses compétences.** Le SIVOM de l'étang de l'Or regroupe actuellement les communes de Candillargues, La Grande Motte, Lansargues, Mauguio-Carnon, Mudaison, Palavas-les-Flots, Pérois, Saint-Aunès et Valergues. Les compétences du SIVOM sont l'eau et l'assainissement, les affaires scolaires et sociales, le service à l'enfance, le service sports et tourisme, le bureau (cartographie, gestion informatique), les transports et autres travaux.

Dans le cadre des « compétences à la carte », La Grande Motte adhère aux compétences suivantes exercées par le SIVOM :

L'ensemble des compétences en matière d'eau et d'assainissement.

L'ensemble des compétences en ce qui concerne les affaires scolaires et sociales.

La gestion des campings.

La cartographie et la gestion informatique (bureau).

#### LA GRANDE MOTTE ADHERE A LA COMMUNAUTE DE COMMUNES DU PAYS DE L'OR (CCPO).

En 1993 est créée la Communauté de Communes du Pays de l'Or (CCPO) répondant aux besoins des communes du canton de Mauguio de faire reconnaître l'identité du Pays de l'Or. La Communauté de Communes du Pays de l'Or est alors composée de sept communes : MAUGUIO-CARNON, CANDILLARGUES, LANSARGUES, SAINT-AUNES, MUDAISON, PALAVAS-LES-FLOTS et LA GRANDE MOTTE.

#### LA CCPO DEVIENT COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU PAYS DE L'OR

En 2011, la CCPO a accédé au rang de Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or et s'est ainsi dotée de nouvelles compétences. Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2012, la commune de Valergues fait partie de la CAPO. Ainsi, elle compte actuellement 8 communes adhérentes :

- Candillargues,
- La Grande-Motte,
- Lansargues,
- Mauguio,
- Mudson,
- Palavas-les-Flots,
- Saint-Aunès,
- Valergues.

Elle exerce de plein droit des compétences obligatoires :

- en matière de développement économique : création, aménagement, entretien et gestion de zones d'activité industrielle, commerciale, tertiaire, artisanale, touristique, portuaire ou aéroportuaire qui sont d'intérêt communautaire ; actions de développement économique d'intérêt communautaire ;

- en matière d'aménagement de l'espace communautaire : : schéma de cohérence territoriale et schéma de secteur ; création et réalisation de zones d'aménagement concerté d'intérêt communautaire ; organisation des transports urbains au sens du chapitre II du titre II de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, sous réserve des dispositions de l'article 46 de cette loi. A ce titre, elle peut organiser un service de mise à disposition de bicyclettes en libre-service ;
- en matière d'équilibre social de l'habitat : programme local de l'habitat ; politique du logement d'intérêt communautaire ; actions et aides financières en faveur du logement social d'intérêt communautaire ; réserves foncières pour la mise en œuvre de la politique communautaire d'équilibre social de l'habitat ; action, par des opérations d'intérêt communautaire, en faveur du logement des personnes défavorisées ; amélioration du parc immobilier bâti d'intérêt communautaire ;
- en matière de politique de la ville dans la communauté : dispositifs contractuels de développement urbain, de développement local et d'insertion économique et sociale d'intérêt communautaire ; dispositifs locaux, d'intérêt communautaire, de prévention de la délinquance.

Des compétences optionnelles et complémentaires lui sont également attribuées, notamment en matière d'eau, d'assainissement, de voirie ou d'environnement.





Le SYMBO poursuit les missions antérieurement dévolues au SMGEO et se dote de la compétence «gestion globale de l'eau ». Il a pour objectif de répondre aux grands enjeux qualitatifs et quantitatifs de gestion de la ressource en eau et des milieux aquatiques sur le bassin versant de l'étang de l'Or et de contribuer, par la mise en œuvre d'actions concertées, au développement durable de ce territoire. Il conduit la réflexion et la concertation, réalise les études globales, assure l'animation, la coordination, le suivi et l'évaluation :

- De la politique globale de l'eau et des milieux aquatiques à l'échelle du bassin versant, dont les démarches de type contrat de bassin, Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), Plan d'Action de Prévention contre les Inondations (PAPI) ;
- Des actions de conservation de la biodiversité à l'échelle de la zone humide de l'étang de l'Or.

Dans ces domaines de compétences et champs territoriaux, il a également vocation à :

- Participer aux réseaux de gestionnaires des milieux aquatiques et ressources naturelles
- Assurer la sensibilisation et l'information du public.

**Il continuera d'assurer la gestion et l'entretien des ouvrages hydrauliques du Département.**

**Le SYMBO n'a pas compétence en matière de travaux :** les communes et syndicats de communes, avec lesquels il devra tisser des partenariats, conservent leurs compétences : travaux de restauration des cours d'eau, d'alimentation en eau potable, d'assainissement, de desserte en eau brute, de prévention des inondations, réalisation des études et gestion des ouvrages correspondants.

### Les enjeux en résumé

***La commune de La Grande Motte est rattachée à différentes institutions qui traduisent la richesse de son positionnement géographique. Notons en particulier :***

- ***L'agglomération du Pays de l'Or dont le SCoT est en cours de révision ;***
- ***Le Syndicat Mixte Interdépartemental d'Aménagement du Vidourle ;***
- ***Le Syndicat Mixte du Bassin de l'Or (SYMBO).***

***La commune de La Grande Motte est donc partie prenante de politiques de développement et d'aménagement qui dépassent largement le seul périmètre communal. Les décisions prises à l'échelle de La Grande Motte impactent de facto un territoire plus large.***

### III : LA COMMUNE ET SON CADRE REGLEMENTAIRE

#### A- LA PLACE DE LA GRANDE-MOTTE DANS LE SCOT DU PAYS DE L'OR

Le SCoT du Pays de l'Or, approuvé le 15 décembre 2011, s'applique au territoire intercommunal de la CCPO, auquel la commune de Valergues n'était pas encore rattachée. Ses objectifs cadres émanent d'enjeux révélés par le diagnostic mettant notamment en évidence :

- de fortes pressions démographiques et foncières résultant des dynamiques de l'aire montpelliéraine et de l'attractivité du littoral ;
- de fortes variations saisonnières de population dans les stations littorales qui génèrent des besoins spécifiques en logements, services de proximité, gestion des déchets et des eaux usées, etc. ;
- une population en voie de vieillissement générant des besoins en matière de mobilité, de services à domicile, de soins, etc. ;
- l'inadaptation des logements dans les communes littorales pour un usage résidentiel permanent face à une insuffisance de logements dans les communes du nord de l'étang plus faiblement impactées par la pression démographique ;
- l'attractivité du littoral permet, entre autres, de maintenir une relation d'interdépendance entre la Communauté d'Agglomération de Montpellier et le Pays de l'Or...

Plus spécifiquement, le SCoT opte pour un développement intégré du territoire littoral et marin et fixe comme axes de travail fondamentaux, la préservation des espaces naturels et des paysages, la diversification des modes de fréquentation (ouvrant à d'autres formes que le tourisme de masse à vocation essentiellement balnéaire), la continuité des activités traditionnelles marines et lagunaires et la reconquête de la qualité des eaux de l'étang.

La réflexion porte sur l'identification de projets structurants et de développement en lien avec la ressource littorale et sur l'accompagnement des stations touristiques vers des modes de développements urbains plus équilibrés et permanents intégrant les principes de mixité sociale et fonctionnelle.

Ainsi, au sein de l'armature territoriale définie, la Grande-Motte s'affirme en tant que pôle littoral structurant devant être conforté afin de favoriser la multipolarité du Pays de l'Or aujourd'hui essentiellement polarisé par la commune de Mauguio.

A l'interface entre la mer et l'étang de l'Or, La Grande-Motte s'inscrit par ailleurs comme zone d'articulation principale prenant appui sur la qualification de ses axes de communication majeurs que sont l'avenue du Général Leclerc et l'avenue du Maréchal Lattre de Tassigny.

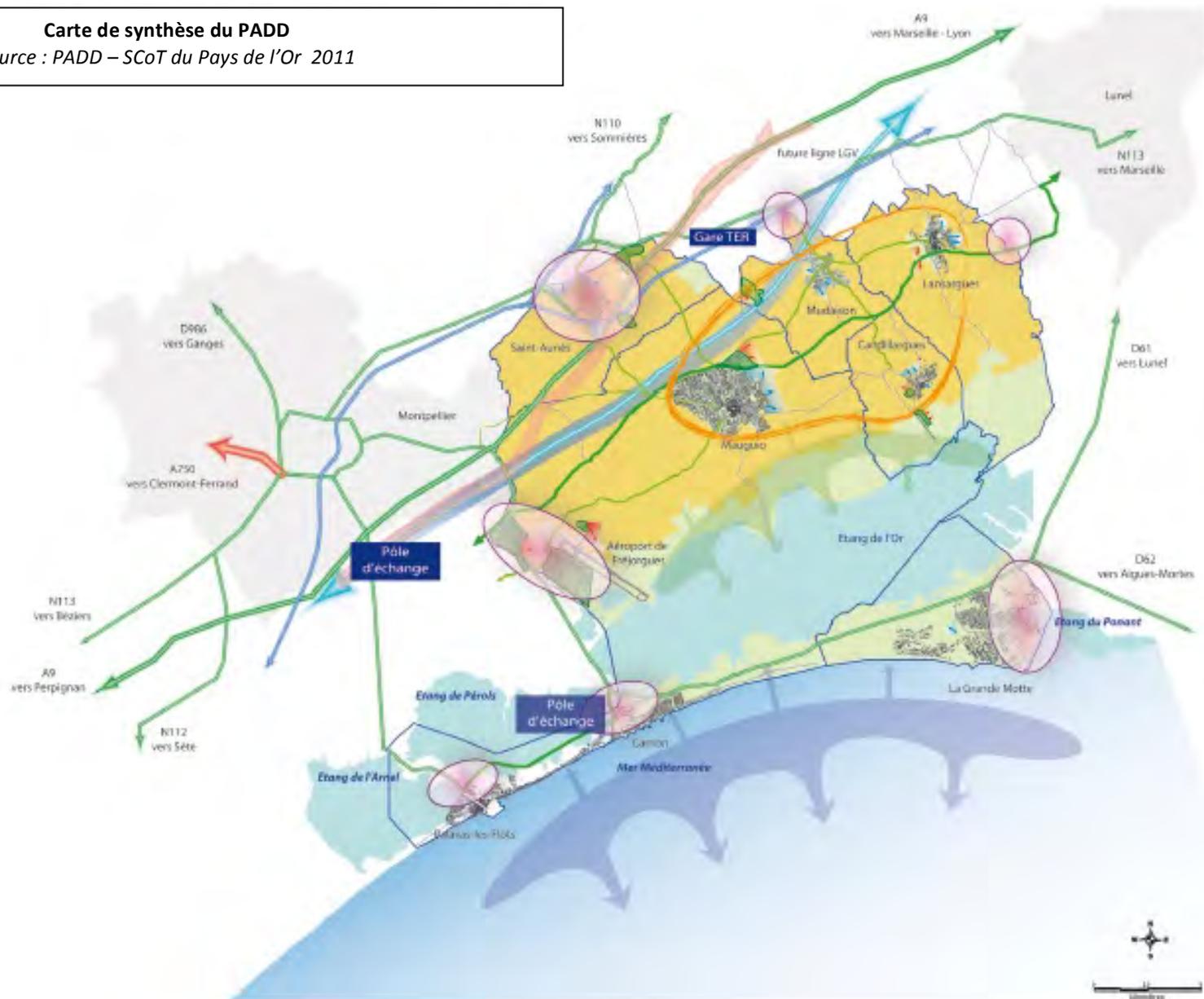
*« Le SCoT doit être un élément déterminant dans la mutation des stations balnéaires. Aujourd'hui pôles d'attractivité touristique majeurs, il faudra les voir demain comme des « cités au bord de l'eau » où l'habitat et les dynamiques économiques, sociales et culturelles seront pérennisées à l'année. » (PADD, p.9)*

Par conséquent, le SCoT souligne notamment l'opportunité de faire des spécificités règlementaires littorales (gestion du risque, loi Littoral...) un atout susceptible d'encadrer durablement des opportunités d'aménagement :

- les zones inondables servent alors de points d'appui pour définir les contours d'une trame verte et bleue ;
- les coupures d'urbanisation affirment la nécessité géographique d'une protection ciblée de certains espaces naturels et agricoles ;
- les principes d'extension en continuité urbaine et de constructibilité limitée des espaces proches du rivage imposent la concrétisation d'un développement urbain limité, raisonné et peu consommateur d'espace.
- ...

Carte de synthèse du PADD  
 Source : PADD – SCOT du Pays de l'Or 2011

-  Zone à vocation principale naturelle à conserver
-  Zone à vocation principale agricole à préserver
-  Zone d'activités existantes
-  Zone d'implantation artisanale à vocation principale d'activités
-  Canton de développement possible à vocation principale d'habitat
-  Zone d'articulation avec l'étang de l'Or
-  Zone d'articulation avec la mer
-  Zones prospectives d'articulation du Pays de l'Or
-  Flux de flâne de déplacement de l'AD
-  Autoroutes
-  Voies rapides
-  Principales liaisons
-  Autres liaisons
-  Autres liaisons intercommunales
-  Voie SNCF actuelle
-  Voie LGV présente
-  Flux de flâne LGV
-  Continuité du territoire



## B- OBJECTIFS ET ORIENTATIONS DU SCOT S'APPLIQUANT A LA COMMUNE DE LA GRANDE-MOTTE

Sur la base d'une présentation synthétique des objectifs cadres du Projet d'Aménagement et de Développement Durables (PADD), cette analyse du SCoT révèle les « orientations clefs » visant à cadrer le développement de la Grande Motte et nous permettant notamment de préciser :

- l'impact des prescriptions quantitatives intégrées au « focus par unité territoriale » du Document d'Orientations et d'Objectifs (DOO) ;
- L'encadrement des modalités d'application de la loi littoral.

### *PADD CHAPITRE I – ESPACES ET MILIEUX : PRESERVER POUR VALORISER*

#### **Objectif 1 : structurer les espaces de coupure d'urbanisation autour des contraintes et des espaces à haute valeur environnementale**

- Limiter l'étalement urbain en prenant appui sur les principes de la loi Littoral ;
- Assurer le maintien des espaces naturels et de leur intégrité fonctionnelle grâce à la TVB qui sera plus finement définie dans les documents d'urbanisme locaux ;
- Préserver les dunes et les plages en tant que coupure d'urbanisation.

#### **Objectif 2 : Préserver les paysages structurants du Pays de l'Or**

Respecter l'accessibilité paysagère au littoral, en prenant notamment appui sur les principes de la loi Littoral (constructibilité limitée sur les espaces proches du rivage) ;

Préserver la diversité paysagère et les identités territoriales et communales par une anticipation du développement urbain : l'articulation ville/nature est un des grands fondements de l'aménagement de l'espace du SCoT ;

Maintenir l'identité littorale et lagunaire : favoriser les activités et les aménagements adaptés et respectueux de leur valeur écologique, patrimoniale et paysagère.

#### **Objectif 3 : Promouvoir un territoire intégré**

Recouvrer la qualité des eaux de surface et continuer à restaurer l'étang ;  
Assurer la sécurité dans l'approvisionnement en eau potable ;  
Diminuer l'exposition des populations aux nuisances ;  
Améliorer la gestion des déchets.



LES « ORIENTATIONS CLEFS » ASSOCIEES DU DOO

**DOO Chapitre I – Promouvoir une approche intégrée de la loi Littoral dans le développement du Pays de l'Or**

**I.2 - Précision sur la retranscription des différents espaces au titre de la loi Littoral :**

- D. Les coupures d'urbanisation ;
- E. Les espaces remarquables ;
- F. La bande des 100 mètres et la notion d'espaces urbanisés ;
- G. Les espaces proches du rivage.

**DOO Chapitre II – Assurer un développement respectueux de l'identité littorale et agricole**

**II.2 - Structurer le territoire du Pays de l'Or grâce à des coupures d'urbanisation basées sur les systèmes naturels et le fonctionnement hydraulique des cours d'eau ;**

Précisions apportées par le DOO : Ces coupures d'urbanisation se basent sur les zones d'inondation d'aléa fort pour partie (secteur rouge classé en zone de danger aux PPRI), lorsqu'elles recoupent notamment des enjeux de continuité des cours d'eaux et de leurs milieux associés, dans l'objectif de maintenir et de reconquérir le bon état écologique des masses d'eau. Il s'agit également du milieu dunaire du lido, milieu qu'il convient de protéger de toute urbanisation du fait de son importance en matière de biodiversité, mais aussi dans le fonctionnement sédimentaire du trait de côte marin du Pays de l'Or. Il s'agit d'un principe que chaque commune devra appliquer au sein de son PLU.

**II.3 - Préserver et valoriser les espaces susceptibles d'accueillir des milieux remarquables au sein des documents d'urbanisme ;**

Précisions apportées par le DOO : Les espaces naturels identifiés comme intéressants en termes de biodiversité sont notamment :

- Les ZNIEFF de types 1 et 2 ;
- La majeure partie des zones AOC qui représentent une valeur environnementale importante.
- Les espaces inscrits dans le réseau Natura 2000 ;
- Les périmètres concernés par un arrêté de protection de biotope ;
- Les étangs et milieux humides associés aux cours d'eau ;
- Les boisements les plus significatifs,
- Des espaces naturels ne faisant pas l'objet de protection ou d'inventaire particulier mais que la commune souhaite préserver.

**II.5 - Préserver et valoriser les espaces naturels et la biodiversité qu'ils abritent par le maintien de la continuité des espaces.**

Précisions apportées par le DOO : Les PLU devront intégrer le principe des Trames Vertes et Bleues (TVB) matérialisées par le SCoT en se basant sur les éléments suivants :

- Ensemble des espaces naturels délimités par les périmètres Natura 2000,
- Ensemble du réseau hydrographique (cours d'eau, ripisylves, canaux, fossés et roubines associées) ;
- Les zones soumises à l'aléa d'inondation fort le cas échéant, afin de recouvrir une plus grande naturalité de fonctionnement des cours d'eau du territoire.

## LES PREMIERS ELEMENTS ANALYTIQUES CORRESPONDANTS

### 1) Identifier le contexte règlementaire environnemental littoral

La diversité paysagère de la commune est garante d'une biodiversité dépassant le support naturel du territoire. En effet les milieux littoraux de la Grande Motte et la vie faunistique et floristique qui les caractérisent ont été inventoriés (ZNIEFF, ZICO, SIC, ZPS...) par la diversité des procédures mises en place au titre des législations nationales et européennes.

Ainsi, la richesse écologique des sites littoraux, en relation avec la trame verte et bleue identifiée dans l'Etat Initial de l'Environnement, est révélée à l'échelle du territoire par la présence :

A. en tant que réservoirs de biodiversité principaux :

- **4 Sites d'importance communautaire (SIC) :**

- *Posidonies de la côte Palavasienne ;*
- *Bancs sableux de l'Espiguette ;*
- *Petite Camargue ;*
- *Etang de Mauguio.*



- **2 Zone de protection spéciale (ZPS) :**

- Côte languedocienne ;
- Etang de Mauguio.

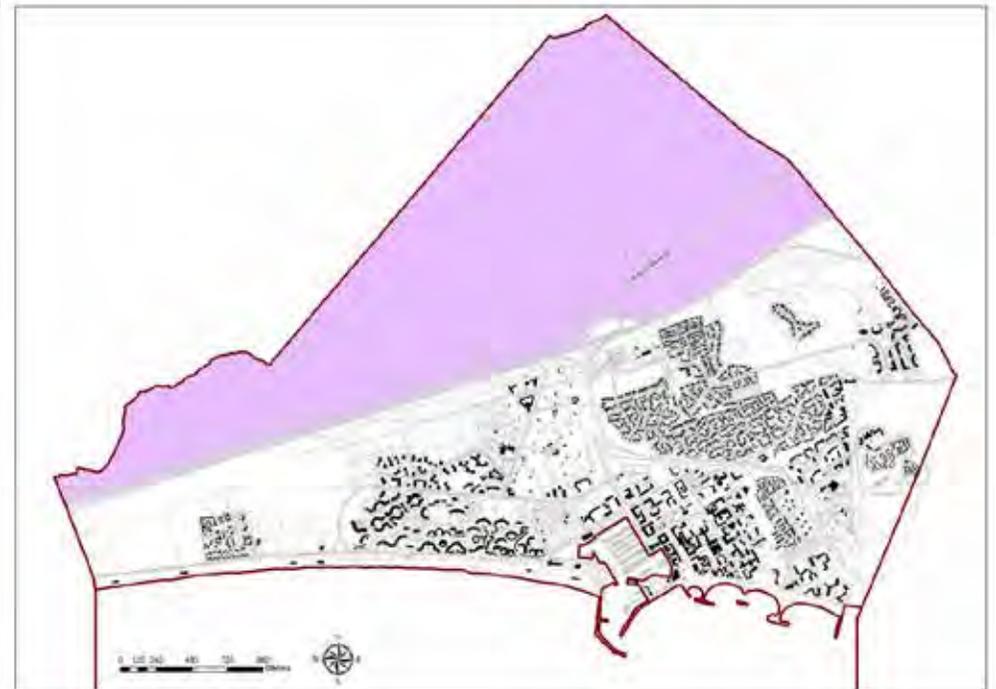
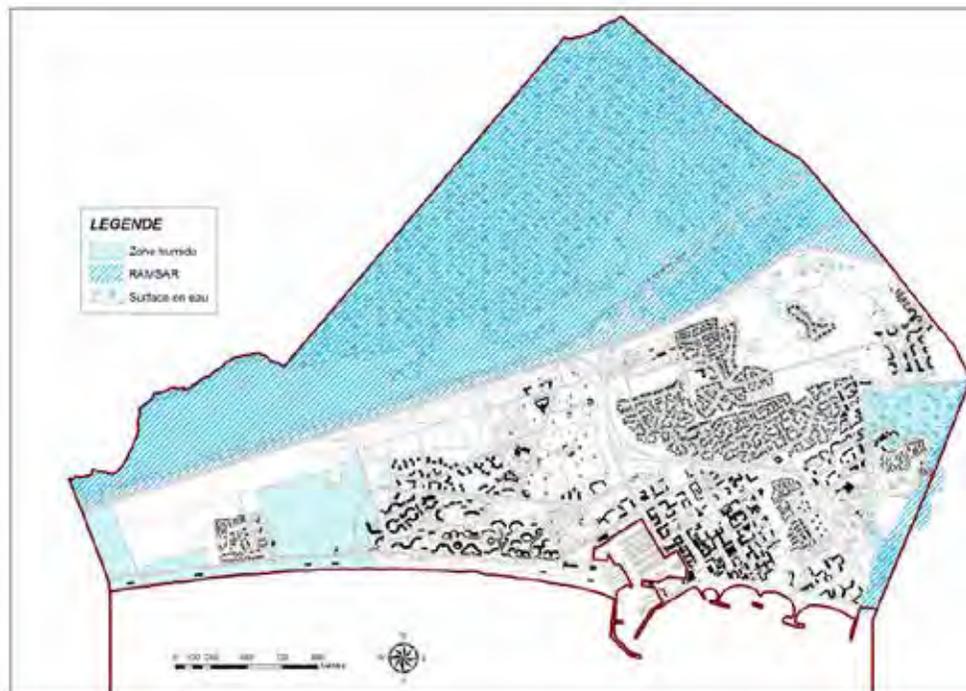
- **2 Zones Importantes pour la Conservation des Oiseaux (ZICO) :**

- Etangs montpelliérains ;
- Petite Camargue fluvio-lacustre.



- L'ensemble des **zones humides** dont la plupart d'entre elles sont intégrées au site inscrit le 8 janvier 1996 sur la "liste des zones humides d'importance internationale" de la Convention de Ramsar (Site RAMSAR de « la petite Camargue »).

- **1 Site Classé :**
- *Etang de Mauguio.*

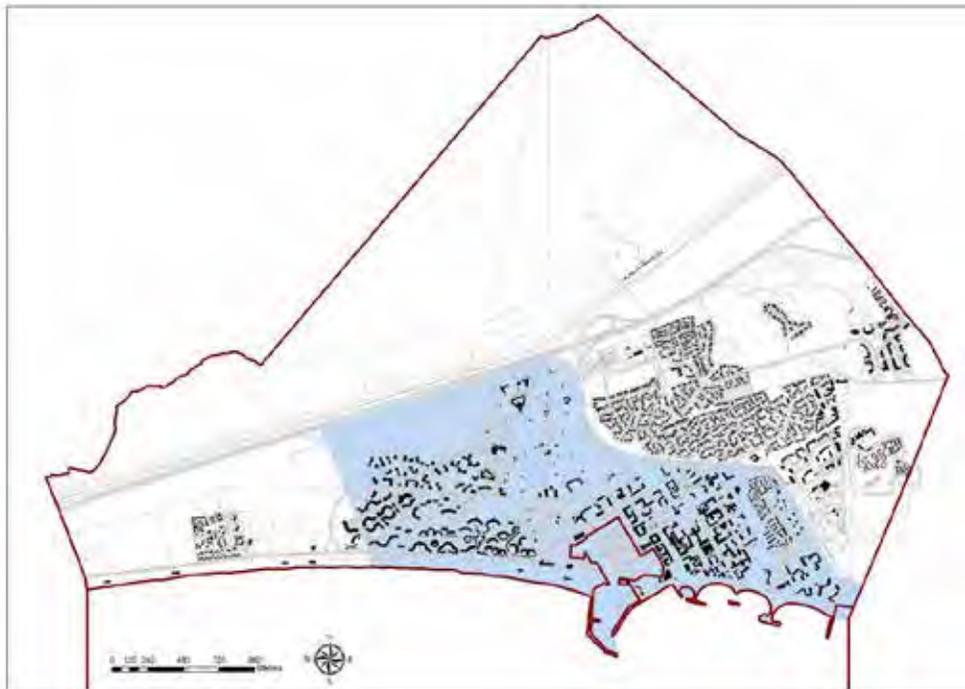


- **1 Site inscrit :**

- *Ensemble de la station (la Grande Motte).*

- **4 ZNIEFF de type 1 :**

- *Sansouire de Bel-Air et Cabanes du Roc ;*
- *Marais du Petit Travers ;*
- *Lido du Grand et du Petit Travers ;*
- *Etang de l'Or.*

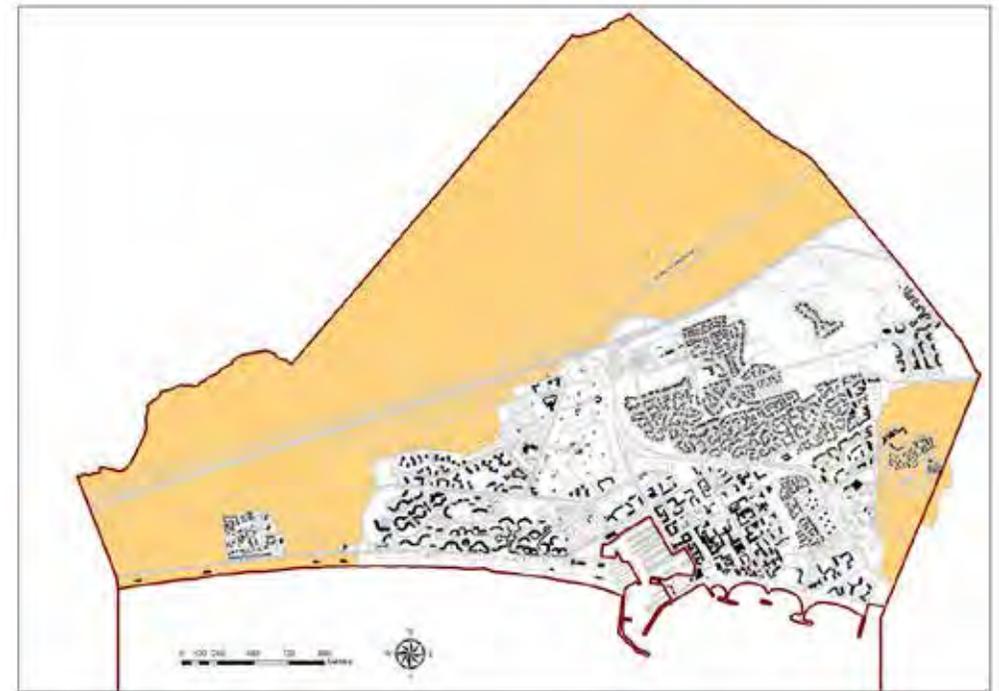


- **1 ZNIEFF Marine :**
- *Plateau rocheux de Palavas- Carnon.*



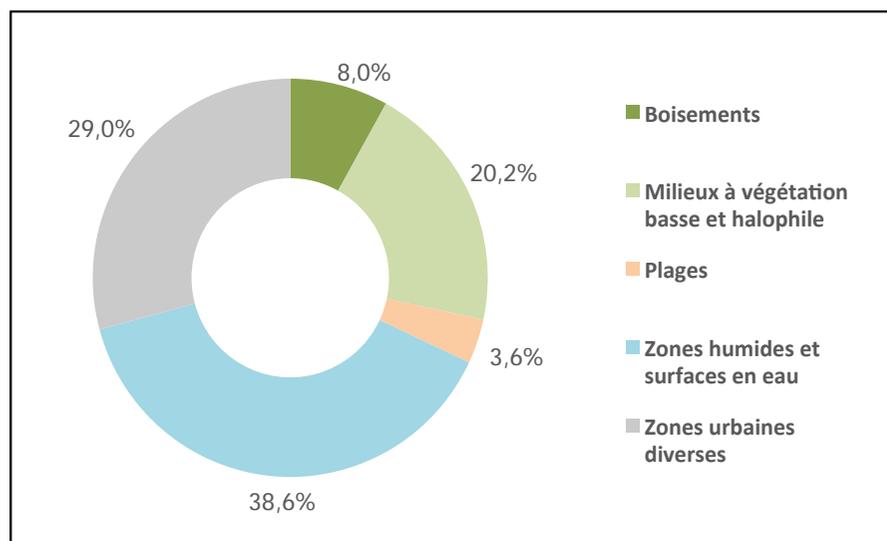
- B. en tant que réservoirs de biodiversité complémentaires :

- **2 ZNIEFF de type 2 :**
- *Camargue gardoise ;*
- *Complexe paludo-laguno-dunaire des étangs montpelliérains.*



Au-delà, et compte tenu des critères définis par le SCoT pour identifier les coupures d'urbanisation et définir une Trame Verte et Bleue (TVB) notons que :

- **plus de 71% de l'espace communal (soit 753 ha) est composé d'espaces naturels à savoir :**
  - boisements : 85 ha, soit 8% de l'espace communal;
  - milieux à végétation basse et halophile (hors espaces agricoles): 214 ha, soit 20.2% de l'espace communal;
  - plages: 38 ha soit 3.6% de l'espace communal;
  - zones humides et surfaces en eau (hors eaux maritimes) : 408 ha soit 38.6% de l'espace communal dont 21 ha (soit 5.1%) associés à un réseau hydrographique d'un linéaire de près de 18km cumulés (cours d'eau, ripisylves, canaux, fossés et roubines associées).



#### Principaux espaces naturels de La Grande Motte



. plus de 81.2% de l'espace communal (soit 859 ha) est intégré à une zone rouge du PPRi approuvé par arrêté préfectoral le 16 avril 2014<sup>1</sup>.

### 1.1) Zoom sur le Plan de Prévention des Risques d'Inondation approuvé le 16 avril 2014

#### LA GRANDE-MOTTE SOUMISE AU PLAN DE PREVENTION DES RISQUES D'INONDATION

La Grande-Motte est dotée d'un Plan de Prévention des Risques d'Inondation (PPRi). Prescrit le 4 juillet 2011, il a été approuvé le 16 avril 2014 après Enquête Publique.

Le PPRi est élaboré et mis en application par l'Etat, en concertation avec les acteurs locaux, dans le cadre de la prévention des risques naturels prévisibles.

Depuis la loi du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, les communes concernées ont l'obligation légale d'être dotée d'un plan de prévention des risques. Il s'agit d'un document stratégique et réglementaire qui définit les règles de constructibilité dans les zones exposées aux risques.

Une fois approuvé, le PPRi vaut Servitude d'Utilité Publique et doit être annexé au PLU. Les mesures réglementaires définies doivent être respectées.

L'article L 562-1 du Code de l'Environnement relatif aux plans de prévention des risques naturels prévisibles lui donne pour objet, en tant que de besoin :

- de délimiter les zones exposées aux risques d'inondation, en tenant compte de la nature et de l'intensité du risque encouru, d'y interdire tout type de construction, d'ouvrage, d'aménagement ou d'exploitation agricoles, forestières, artisanales, commerciales ou industrielles, ou

d'y prescrire les conditions dans lesquelles ils doivent être réalisés, utilisés ou exploités ;

- De délimiter les zones qui ne sont pas directement exposées aux risques mais où des constructions, des ouvrages, des aménagements ou des exploitations agricoles, forestières, artisanales, commerciales ou industrielles pourraient aggraver des risques ou en provoquer de nouveaux et y prévoir des mesures d'interdiction ou des prescriptions telles que prévues au 1° ;
- De définir les mesures de prévention, de protection et de sauvegarde qui doivent être prises, dans les zones mentionnées au 1° et au 2°, par les collectivités publiques dans le cadre de leurs compétences, ainsi que celles qui peuvent incomber aux particuliers ;
- De définir, dans les zones mentionnées au 1° et au 2°, les mesures relatives à l'aménagement, l'utilisation ou l'exploitation des constructions, des ouvrages, des espaces mis en culture ou plantés existants à la date de l'approbation du plan qui doivent être prises par les propriétaires, exploitants ou utilisateurs.

Le PPRi comprend :

- Un rapport de présentation qui précise la méthode d'élaboration du document ;
- Une carte de zonage servant à délimiter les zones en fonction du risque ;
- Un règlement qui précise les règles d'occupation des sols s'appliquant à chaque zone ;
- Des annexes.

### LA GRANDE-MOTTE EXPOSEE AUX RISQUES D'INONDATION

Construite sur le lido, la commune est potentiellement soumise aux aléas littoraux : la submersion marine et l'érosion du trait de côte.

L'étang du Ponant à l'est, alimenté par le Vidourle, soumet également potentiellement la commune à l'aléa inondation par débordement de cours d'eau.

Le rapport de présentation du PPRi analyse le risque et son intensité sur la commune. Son évaluation est la suivante :

#### **UN RISQUE D'INONDATIONS PAR DEBORDEMENT DU VIDOURLE FAIBLE**

La cote PHE correspond à la cote des Plus Hautes Eaux atteintes par la crue de référence. En amont de la commune de La Grande-Motte, la cote PHE du Vidourle est de 0,65 mètres NGF (Nivellement Général de la France). Très inférieur à la cote PHE de 2 mètre NGF et ne concernant qu'un secteur limité de la commune, l'aléa par débordement du Vidourle est uniquement pris en compte à travers la limite hydrogéomorphologique définie par l'Atlas des Zones Inondables (AZI) du Vidourle.



Extrait de l'Atlas des Zones Inondables du Vidourle (CAREX Environnement - 2004)

#### **UN RISQUE D'EROSION COTIERE RELATIVEMENT FAIBLE**

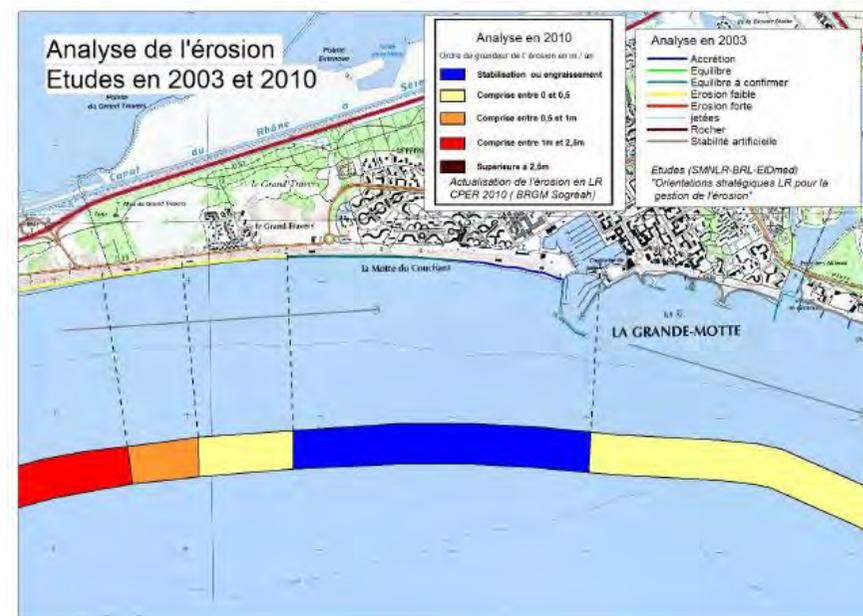
Face aux aléas littoraux d'érosion et de submersion marine, le trait de côte est maintenu artificiellement et la plage est préservée par des ouvrages lourds et des rechargements en sable.



Source : Étude de la submersion marine sur La Grande Motte – DREAL Languedoc-Roussillon

La partie ouest du littoral de La Grande-Motte est soumise à une érosion importante. A l'inverse, il existe un phénomène d'accrétion contre la digue du port.

La dérive littorale principale est orientée de l'ouest vers l'est.



Source : Étude de la submersion marine sur La Grande-Motte – DREAL Languedoc-Roussillon

Cependant, les études ont montré une relative stabilité du trait de côte à La Grande-Motte. Ainsi, le phénomène d'érosion n'est pas cartographié dans le PPRi.

#### UN RISQUE DE SUBMERSION MARINE FORT

La submersion marine désigne une inondation temporaire de la zone côtière par la mer ou par un étang, dans des conditions météorologiques extrêmes (forte dépression atmosphérique, vent violent, forte houle, etc.), associés à des phénomènes naturels plus réguliers (marée astronomique, variation de température de l'eau, flux hydrique régulier, inversion des vents jour/nuit, etc.).

On observe plusieurs types de submersion :

- Par formation de brèches permettant à l'eau de s'engouffrer. Elles peuvent apparaître sur un ouvrage ou suite à l'érosion progressive des cordons dunaires par le vent ou par l'agression de la houle.
- Par débordement. Le niveau d'eau atteint dépasse celui de l'ouvrage ou l'altimétrie des terrains en front de mer est trop faible pour empêcher la pénétration de l'eau.
- Par franchissement par « paquet de mer » (effet du déferlement des vagues).

L'emprise des terres impactées s'organise suivant le schéma suivant et se décompose en plusieurs zones :

- une zone de déferlement qui est la surface à l'intérieur de laquelle la houle est modifiée à l'approche de la côte. Elle est constituée par les entités morphologiques directement soumises à l'impact des vagues : le cordon dunaire, la plage vive et la plage immergée. Le déferlement induit une dissipation d'énergie importante pouvant entraîner des dégâts importants par choc mécanique des vagues.
- une zone de submersion par occupation constituée de l'arrière-plage et de la lagune où l'aléa induit par le déferlement est réduit.

A La Grande-Motte, le risque de submersion marine se produit dans des conditions naturelles extrêmes.

Le contexte morphologique associé au contexte climatique favorise la submersion marine, et provoquant de fortes houles et des tempêtes marines.

#### LE ZONAGE REGLEMENTAIRE CARTOGRAPHIE LE RISQUE DE SUBMERSION MARINE

La carte réglementaire du PPRi est construite à partir du croisement des secteurs d'aléas fort, modéré ou résiduel, et des enjeux où l'on distingue les espaces non ou peu urbanisés des espaces urbanisés. Ces derniers comprennent le centre urbain, les voies de communications, les activités, les équipements sensibles ou stratégiques pour la gestion de la crise.

Suite à une analyse des risques selon une grille de critères définis, une carte de zonage réglementaire est élaborée. Elle constitue un des vecteurs de la politique de prévention des risques, qui doit orienter le développement urbain en dehors des secteurs à risque et réduire la vulnérabilité du bâti existant ou futur.

Le zonage doit notamment viser à :

- Interdire ou limiter très strictement les constructions en zone à risque et particulièrement sur les lidos, compte tenu de leur exposition à l'aléa, de leur caractère particulièrement fragile et de leur fonction de protection du littoral,
- En zone urbaine, ne pas aggraver les enjeux dans les zones d'aléas forts,
- Préserver la zone d'action mécanique des vagues, la plus exposées, de toute nouvelle construction. Quels que soient les enjeux, la constructibilité est interdite dans cette zone.

Dans la zone de submersion, le zonage comprend deux zones : rouge, inconstructible et bleue, constructible sous conditions.

Aléa		Enjeux	Fort (zones urbaines)	Modéré (zones naturelles)
<b>Fort</b>	Déferlement		Zone de danger Rouge Rd	Zone de danger Rouge Rd
	Submersion marine hors déferlement		Zone de danger Rouge Ru	Zone de danger Rouge Rn
<b>Modéré</b>	Submersion marine hors déferlement		Zones de précaution Bleues Bu et Bu1	Zone de précaution Rouge Rp
<b>Exceptionnel</b>	Entre la côte 2,40 m NGF et la limite hydrogéomorphologique de la zone inondable par débordement du Vidourle		Zone de précaution Z1	
<b>Changement climatique</b>	Submersion marine hors déferlement		Zone de précaution urbaine jaune-Z1U	Sans objet
<b>Nul</b>	Au-delà de la limite hydrogéomorphologique de la zone inondable par débordement du Vidourle		Zone de précaution Z2	

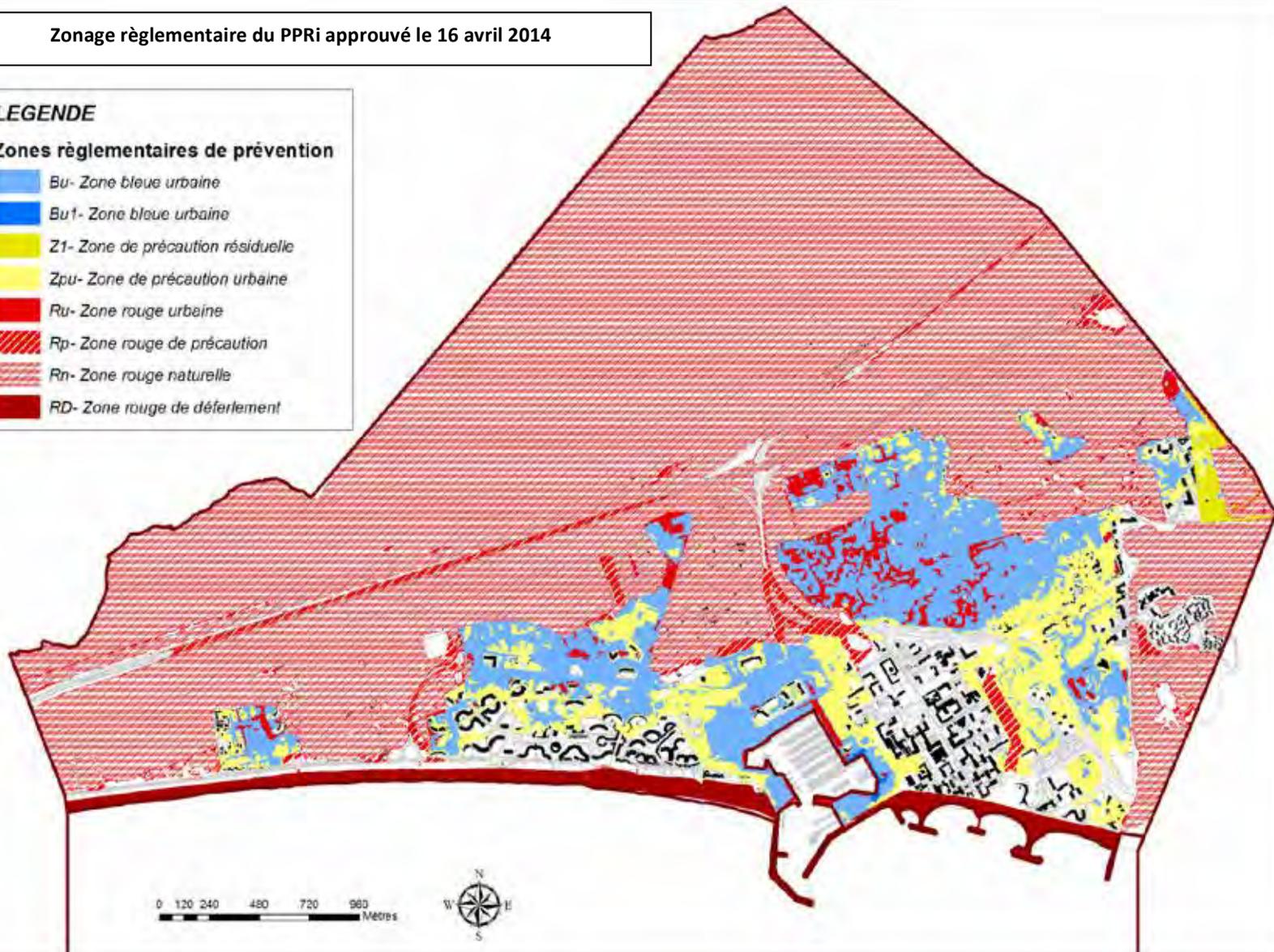
Source : Rapport de présentation – PPRi de La Grande-Motte

Zonage réglementaire du PPRi approuvé le 16 avril 2014

### LEGENDE

#### Zones réglementaires de prévention

-  Bu- Zone bleue urbaine
-  Bu1- Zone bleue urbaine
-  Z1- Zone de précaution résiduelle
-  Zpu- Zone de précaution urbaine
-  Ru- Zone rouge urbaine
-  Rp- Zone rouge de précaution
-  Rn- Zone rouge naturelle
-  RD- Zone rouge de déferlement



**Les 8 zones de prévention définies par le règlement et leurs principes de prévention associés sont les suivants :**

**La zone Rn, zone inondable d'aléa fort en secteur à enjeu modéré (secteur non urbanisé) :**

En raison du danger, il convient de ne pas implanter de nouveaux enjeux (population, activités, ...). Le principe général associé dans le règlement est l'interdiction de toute construction nouvelle.

Une exception est faite pour les activités nécessitant la proximité immédiate de la mer, des étangs ou d'une voie navigable ; activités de conception, construction ou réparations navales ou encore les équipements de plage. Ces espaces sont directement exposés aux tempêtes marines et donc soumis à l'aléa. Pour autant, ces activités doivent pouvoir exister. Le règlement instaure donc une autorisation d'établir ces constructions et installations dans les zones soumises à la submersion marine. Cette adaptation exclut toutefois les logements.

**La zone Ru, zone inondable d'aléa fort en secteur à forts enjeux (secteur urbanisé) :**

En raison du danger, il convient de ne pas implanter de nouveaux enjeux (population, activités, ...) en permettant une évolution minimale du bâti existant pour favoriser la continuité de vie et le renouvellement urbain.

Le principe général associé dans le règlement est l'interdiction de toute construction nouvelle.

**La zone Rp, zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés (secteurs non urbanisés) :**

En raison du danger, il convient de ne pas implanter de nouveaux enjeux (population, activités, ...). Le principe général associé dans le règlement est l'interdiction de toute construction nouvelle, avec toutefois des dispositions pour assurer le maintien et le développement modéré d'aménagements ou de constructions agricoles.

**La zone Rd, zone inondable d'aléa fort pour le risque de déferlement (secteurs urbains ou naturels) :**

Il s'agit de la zone d'action mécanique des vagues à l'intérieur de laquelle sont interdits tous travaux et projets nouveaux ainsi que les aménagements entraînant une augmentation de la vulnérabilité.

**La zone Bu, zone inondable d'aléa modéré en secteur à enjeux forts (secteurs urbains) :**

Compte tenu de l'urbanisation existante, il convient de permettre un développement urbain prenant en compte l'exposition aux risques à travers la mise en œuvre de dispositions constructives.

Le principe général associé dans le règlement est la possibilité de réaliser des aménagements et projets nouveaux sous certaines prescriptions et conditions notamment de niveau de plancher.

**La zone Bu1, sous-secteur de la zone Bu,** correspond à un périmètre limité le long du quai Charles De Gaulle défini dans le cadre de l'association avec la commune sur le projet de PPRi. Il est apparu, en effet, qu'au regard de l'activité commerciale saisonnière de la station et des travaux de rénovation du quai en 2008, notamment pour faciliter l'accès à cet espace aux personnes à mobilité réduite, il était nécessaire d'adapter la règle de calage des planchers pour prendre en compte ce contexte particulier.

**La zone ZPU, zone non soumise à l'événement de référence mais concernée à terme par les effets du changement climatique :**

Compte tenu de l'urbanisation existante, il convient de permettre un développement urbain prenant en compte l'exposition future aux risques à travers la mise en œuvre de dispositions constructives.

Le principe général associé dans le règlement est la possibilité de réaliser des aménagements et projets nouveaux sous certaines prescriptions et conditions de niveau de plancher. À ce titre, les planchers aménagés des constructions neuves et les extensions des constructions existantes doivent être calés à la côte de 2,40 m NGF, cote de référence de la PHE de submersion marine à l'horizon 2100.

**La zone Z1, zone non soumise à l'événement et la crue de référence mais potentiellement inondable par une crue exceptionnelle :**

Il convient de permettre un développement urbain prenant en compte l'exposition aux risques, généré par une crue supérieure à la crue de référence, à travers la mise en œuvre de dispositions constructives.

Le principe général associé dans le règlement est la possibilité de réaliser des aménagements et projets nouveaux, à l'exception des bâtiments à caractère stratégique ou vulnérable, sous certaines prescriptions et conditions de niveau de plancher sous réserve de compenser l'imperméabilisation des sols afin de ne pas aggraver le risque à l'aval.

**La zone Z2, zone non soumise ni à l'événement marin de référence, ni à la crue de référence, ni à une crue exceptionnelle :**

Tous les travaux et projets nouveaux y sont autorisés sous réserve de compenser l'imperméabilisation des sols afin de ne pas aggraver le risque à l'aval.

## 2) Préciser les fondements « réglementaires » des modalités d'application de la loi littoral

### A. La délimitation des espaces remarquables du littoral

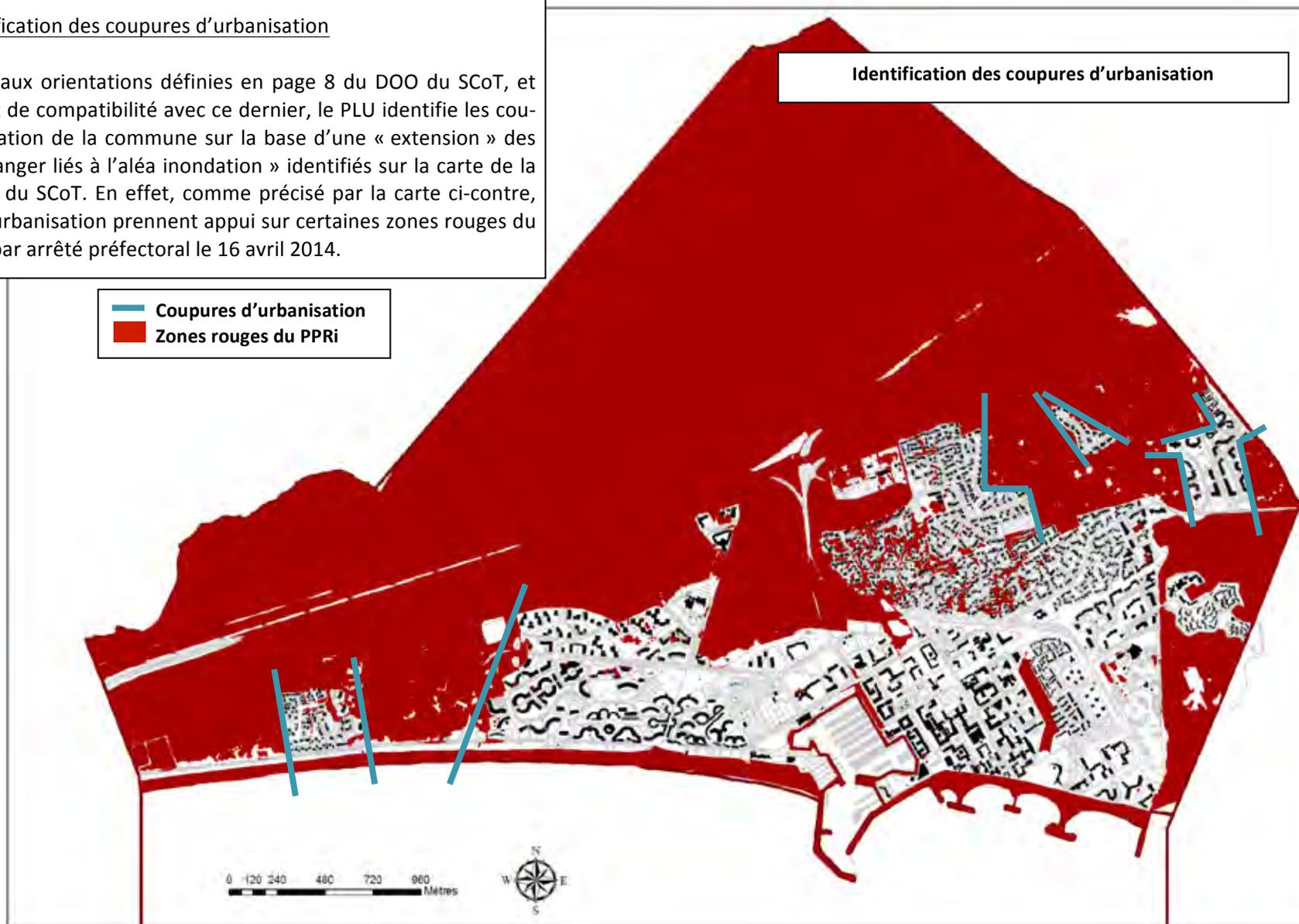
En application des articles L.121-23 et suivants et R.146-1 du code de l'urbanisme, le PLU doit identifier et préserver les espaces terrestres, sites et paysages remarquables ou caractéristiques du patrimoine naturel et culturel du littoral, et les milieux nécessaires au maintien des équilibres biologiques (dits espaces « remarquables »).

Le diagnostic rappelle les exigences réglementaires de l'article R.146-1 du code de l'urbanisme, fixant la liste des espaces à préserver, à savoir :

*« a) Les dunes, ~~les landes côtières~~, les plages et les lidos, les estrans, ~~les falaises et les abords de celles-ci~~ ;*  
*b) Les forêts et zones boisées proches du rivage de la mer et des plans d'eau intérieurs d'une superficie supérieure à 1 000 hectares ;*  
*c) ~~Les îlots inhabités ;~~*  
*d) ~~Les parties naturelles des estuaires, des rias ou abers et des caps ;~~*  
*e) Les marais, ~~les vasières, les tourbières~~, les plans d'eau, les zones humides et milieux temporairement immergés ;*  
*f) Les milieux abritant des concentrations naturelles d'espèces animales ou végétales telles que les herbiers, les frayères, les nourrisseries et les gisements naturels de coquillages vivants ;*  
*les espaces délimités pour conserver les espèces en application de l'article 4 de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 et les zones de repos, de nidification et de gagnage de l'avifaune désignée par la directive européenne n° 79-409 du 2 avril 1979 concernant la conservation des oiseaux sauvages ;*  
*g) Les parties naturelles des sites inscrits ou classés en application de la loi du 2 mai 1930 modifiée ~~et des parcs nationaux créés en application de la loi n° 60-708 du 22 juillet 1960, ainsi que les réserves naturelles instituées en application de la loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 ;~~*  
*h) ~~Les formations géologiques telles que les gisements de minéraux ou de fossiles, les stratotypes, les grottes ou les accidents géologiques remarquables ;~~*  
*i) ~~Les récifs coralliens, les lagons et les mangroves dans les départements d'outre-mer.~~».*

### B. L'identification des coupures d'urbanisation

Conformément aux orientations définies en page 8 du DOO du SCoT, et dans un rapport de compatibilité avec ce dernier, le PLU identifie les coupures d'urbanisation de la commune sur la base d'une « extension » des « secteurs de danger liés à l'aléa inondation » identifiés sur la carte de la page 7 du DOO du SCoT. En effet, comme précisé par la carte ci-contre, les coupures d'urbanisation prennent appui sur certaines zones rouges du PPRi approuvé par arrêté préfectoral le 16 avril 2014.



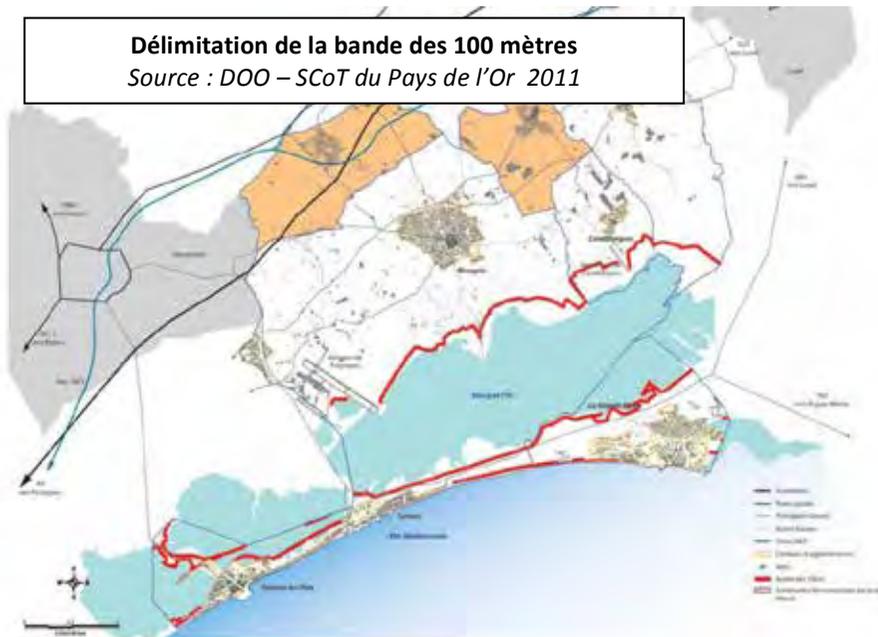
### C. La détermination de la bande des 100 mètres et des espaces urbanisés

Conformément aux principes règlementaires appliqués par le SCoT, et dans un rapport de compatibilité avec ce dernier, le PLU détermine la bande des 100 mètres à compter de la limite haute du rivage, c'est à dire depuis le point des plus hautes mers de l'année en dehors de circonstances météorologiques exceptionnelles.

De même, le PLU s'appuie sur la carte la page 11 du DOO du SCoT pour identifier les espaces urbanisés déterminés selon une analyse au cas par cas selon les critères suivants :

- Le nombre et la densité des constructions ;
- La desserte du secteur par des équipements collectifs ;
- La présence de coupures ou d'obstacles pouvant exister entre la parcelle en cause et les constructions existantes.

**Délimitation de la bande des 100 mètres**  
Source : DOO – SCoT du Pays de l'Or 2011

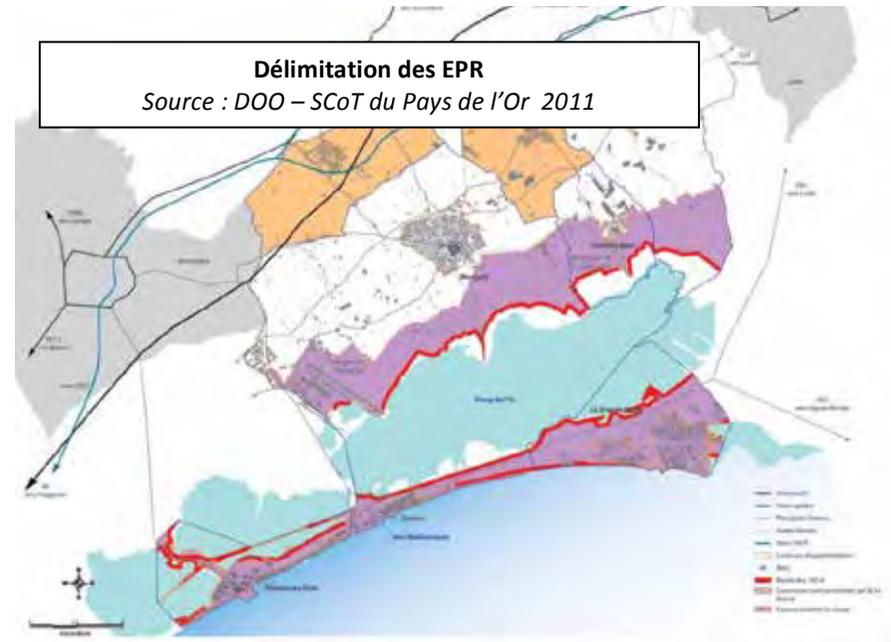


### D. La délimitation des espaces proches du rivage (EPR)

Notons que l'ensemble de la commune de La Grande Motte est situé dans les espaces proches du rivage. Ainsi, aucune analyse précise en application de l'article L.146- 4 II° n'est à mener.

Notons toutefois que sans identification par le SCoT des projets d'urbanisation susceptibles d'être autorisés au sein de ces espaces « l'extension limitée de l'urbanisation des espaces proches du rivage ou des rives des plans d'eau intérieurs désignés à l'article 2 de la loi n°86-2 du 3 janvier 1986 doit être justifiée et motivée, dans le plan local d'urbanisme, selon des critères liés à la configuration des lieux ou à l'accueil d'activités économiques exigeant la proximité immédiate de l'eau ».

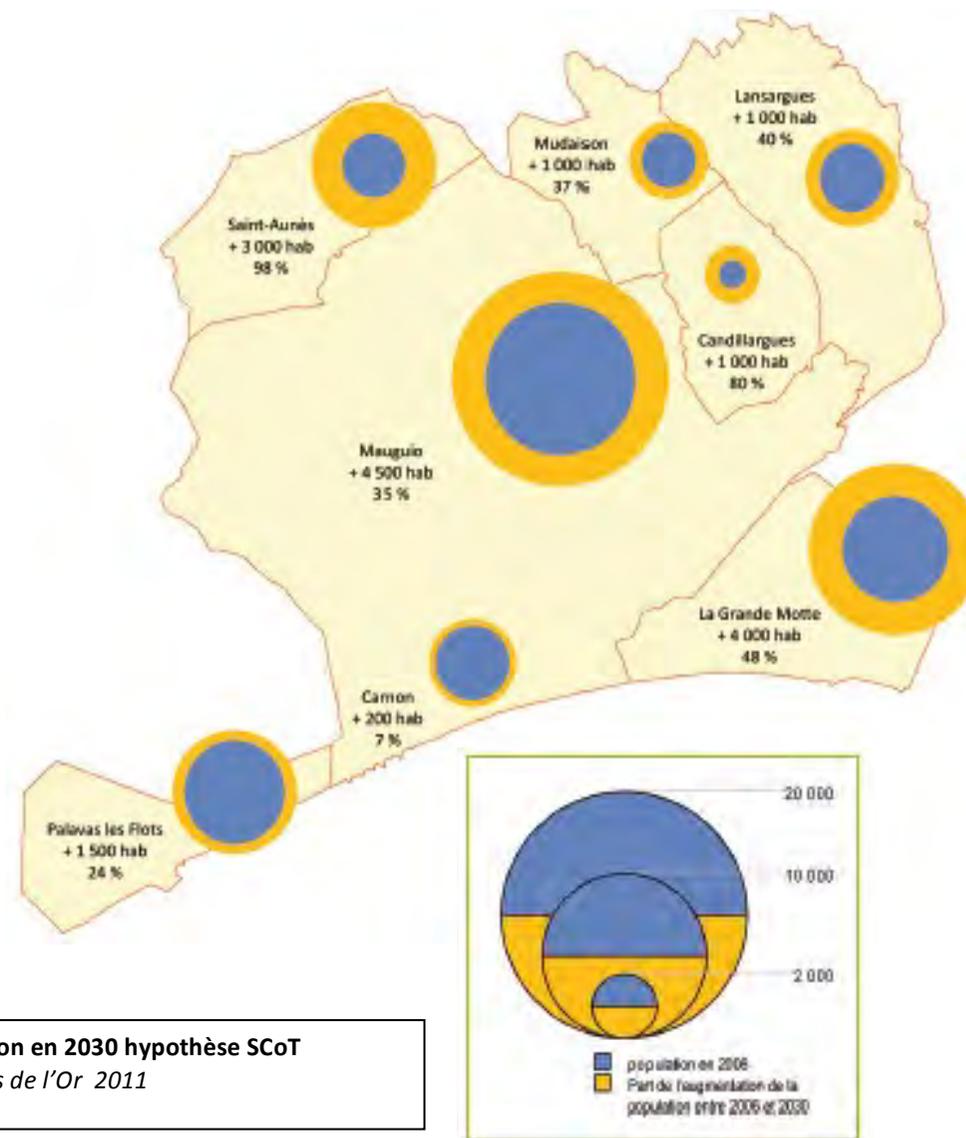
**Délimitation des EPR**  
Source : DOO – SCoT du Pays de l'Or 2011



## PADD CHAPITRE II – POLES URBAINS : STRUCTURER ET ANTICIPER

**Objectif 4 : Permettre l'installation d'environ 16 000 nouveaux habitants d'ici 20 ans dont 4 000 à La Grande-Motte**

- Équilibrer le développement démographique sur l'ensemble des communes : modérer la croissance de Mauguio au profit de communes comme La Grande-Motte
- Diversifier l'offre d'accès au logement pour tous
- Promouvoir de nouvelles formes d'habitat : habitat intermédiaire comme l'habitat en bande ou groupé, et le petit habitat collectif
- Mettre en place une politique foncière et opérationnelle cohérente.



**Objectif 5 : Maîtriser le développement urbain pour préserver les ressources et la qualité de vie**

- Préserver l'organisation multipolaire et différenciée selon les secteurs, fondement de la qualité du territoire : recentrage sur les entités urbaines existantes pour éviter l'étalement urbain ;
- Affirmer les centralités à travers le renouvellement urbain des cœurs de ville et le développement de l'offre d'équipements et de services de proximité ;
- Structurer et requalifier les extensions existantes qui affectent essentiellement les communes au nord de l'étang : en requalifiant les grands axes structurants et en humanisant les espaces publics de voirie à l'intérieur des espaces urbanisés. À La Grande-Motte, l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny et l'avenue du Général Leclerc sont identifiées comme les grands axes à requalifier ;
- Intégrer les contraintes pluviales en amont de l'aménagement.

**Les grands axes à requalifier** (en vert sur la carte)

Source : PADD – SCoT du Pays de l'Or 2011



**LES « ORIENTATIONS CLEFS » ASSOCIEES DU DOO****DOO Chapitre I du « Focus par unité territoriale »****I - Pôles urbains et zones urbanisées**

Rappel PADD en matière d'objectifs démographiques et de logements :

Le SCoT prévoit une augmentation raisonnée de la population du Pays de l'Or en tenant compte d'une part des rééquilibrages à opérer entre la frange littorale et le nord de l'étang de l'Or et, d'autre part, des potentiels propres à chaque commune en matière d'infrastructures de desserte, de transports et de développement des équipements publics.

**Potentiel maximum d'accueil de la population pour la commune de La Grande Motte : +4000 habitants (tolérance +10%)** (Objectif maximum à échéance du SCoT).

Le SCoT se fixe pour objectif de maintenir la taille moyenne des ménages dans la moyenne départementale, soit 2,2 personnes par résidence principale.

**Nombre maximum de nouveaux logements pour la commune de La Grande Motte (zones U et AU des PLU) : 1820 (tolérance +10%).**

**I.1 - Cibler le développement urbain du Pays de l'Or sur les centralités existantes en économisant l'espace et en recherchant plus d'équilibre**

« Le SCoT souhaite favoriser le renouvellement urbain dans l'ensemble des centres-villes et villages, dans un souci de réduction de la consommation d'espace, de vitalisation et de valorisation des centres.

De ce fait, avant d'ouvrir de nouvelles zones à l'urbanisation, les communes devront évaluer les disponibilités de renouvellement urbain sur leur territoire grâce à une étude spécifique qui devra déterminer les possibilités

de renouvellement urbain en identifiant les « dents creuses » et les potentialités de requalification au sein des tissus bâtis existants. Cette évaluation devra conduire à identifier de façon chiffrée les objectifs de renouvellement urbain qui devront être exposés dans les PADD des PLU des communes de la CCPO.

Le renouvellement urbain, concernant l'ensemble des zones urbaines (classement U des PLU), doit être envisagé dans sa globalité par :

- la reconquête des logements vacants,
- le changement d'affectation des friches et des bâtiments, notamment agricoles (caves, granges...)
- la réhabilitation des dernières poches d'habitat insalubre,
- la mise aux normes de l'ensemble des logements vétustes pour une amélioration globale du parc et en particulier du parc privé qui joue un rôle de parc social,
- la construction dans les « dents creuses » (notamment dans les zones urbaines des documents d'urbanisme) dans la mesure où les problématiques de stationnement ne sont pas aggravées ».

**Part de renouvellement urbain (zones U des PLU) pour la commune de La Grande Motte : 85% (= 1555 logements)**

**I.3 - Favoriser la production de logements d'ensemble ou intermédiaires**

Le SCoT fixe des objectifs indicatifs de logements collectifs et intermédiaires à réaliser dans les nouvelles opérations.

**Part de logements d'ensemble et intermédiaires à réaliser sur la commune de La Grande Motte : 80%** (Objectif indicatif en % des nouveaux logements)

### ***1.4 - Développer l'offre sociale***

*Le SCoT impose ainsi une part minimale de logements sociaux à réaliser dans les nouvelles opérations.*

***Part de logements sociaux à réaliser sur la commune de La Grande Motte : 10% obligatoires et 25% indicatifs (Objectif indicatif en % des nouveaux logements)***

### ***1.5 - L'urbanisation future devra répondre à des objectifs minimaux de densité***

*Au-delà des principes de requalification et de renouvellement urbain, le SCoT propose un mode d'urbanisation dense afin de préserver la ressource «espaces». Ainsi, les espaces urbanisés de La Grande Motte, devront respecter des densités minimales de l'ordre de 35 logements / ha autorisant un potentiel maximal de superficie pour de l'urbanisation nouvelle en faveur de l'habitat de 7.5 hectares (zones AU des futurs PLU).*



## LES PREMIERS ELEMENTS ANALYTIQUES CORRESPONDANTS

### Organiser le développement en cadrant la notion de capacité d'accueil

Pour mieux organiser le développement de la commune et définir à terme sa constructibilité, La Grande Motte doit apprécier sa capacité d'accueil. La capacité d'accueil détermine ce que le territoire peut supporter comme activités et usages sans qu'il soit porté atteinte à son identité physique, économique, socioculturelle et aux équilibres écologiques.

Elle prend également en compte le niveau général d'équipement du territoire.

Elle est notamment importante à définir compte tenu de l'importance de la population saisonnière.

Compte tenu des spécificités de La Grande Motte, notamment sa situation globale au sein de l'EPR, il sera essentiel en phase de PADD de déterminer la capacité d'accueil réelle de la commune sur la base de :

A. deux types de secteurs qui, dans le cadre de l'application de l'article L. 146-4-I, peuvent participer au développement de la commune:

-les zones qui peuvent être densifiées et étendues : les agglomérations (villes, bourgs, certaines zones d'activités...) et les villages,

-les zones qui peuvent être densifiées mais qui ne peuvent pas être étendues : les hameaux, les regroupements de hameaux et/ou de lotissements qui ne forment pas une agglomération ou un village,

B. l'estimation de la capacité du territoire à intégrer une croissance en termes :

- de population : saisonnière et permanente, notamment en matière de logement, d'équipement et de services,
- d'activités économiques et d'emplois,
- de réseaux d'assainissement et d'eau potable, d'infrastructures, notamment de transport répondant aux besoins de déplacement de la population résidente et saisonnière.

Cette estimation nécessite que soient pris en compte notamment:

- les coûts, et en particulier les coûts de fonctionnement pour la collectivité en tenant compte de sa capacité financière,
- l'incidence des risques naturels et technologiques,
- la fragilité des espaces naturels et les conditions de leur fréquentation par le public,
- le fonctionnement des écosystèmes,
- les besoins de préservation des espaces et notamment maritimes,
- les capacités des milieux et les ressources locales (eau potable, assainissement, etc.).

C. de l'analyse de la capacité de densification et de mutation de l'ensemble des espaces bâtis (cf. analyse p83 à 94).

**PADD CHAPITRE III – DEPLACEMENTS ET MOBILITE : DIVERSIFIER L'OFFRE ALTERNATIVE A LA VOITURE POUR MIEUX REpondRE A LA DEMANDE**

**Objectif 6 : Positionner les déplacements au centre des réflexions du PADD**

- Planifier une organisation territoriale économe en espace ;
- Traiter les nuisances sonores et améliorer la qualité de l'air.

**Objectif 7 : Hiérarchiser le réseau de voiries, adapter les aménagements**

- Associer l'aménagement à la fonction, limiter les vitesses. Le centre urbain de la Grande-Motte est identifié comme « zone apaisée de circulation » ;
- Connecter le territoire aux grandes infrastructures : ferroviaire et aéroportuaire notamment.

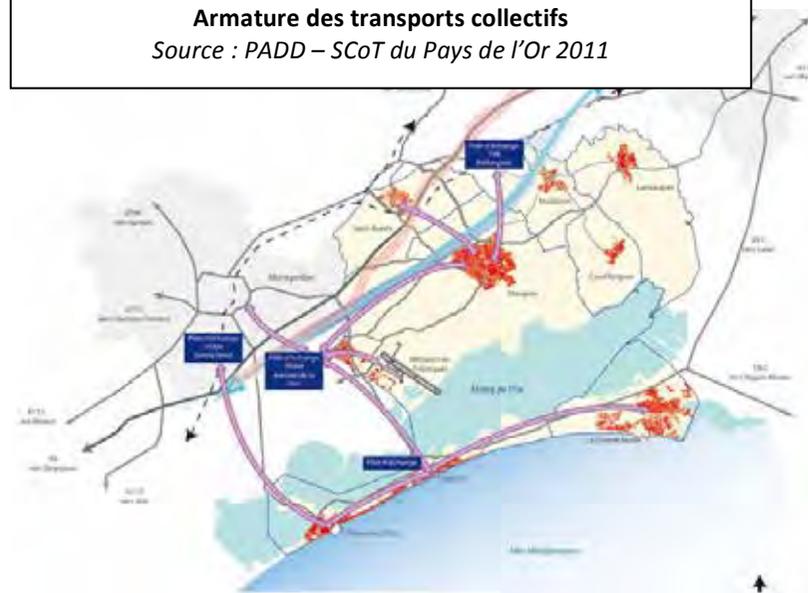
**Objectif 8 : Développer l'offre de transport collectif et valoriser l'intermodalité**

- Mettre en cohérence les offres de transports accessibles aux habitants du Pays de l'Or ;
- Hiérarchiser les réseaux de transports collectifs.

**Objectif 9 : Renforcer et mailler le réseau de circulations douces**

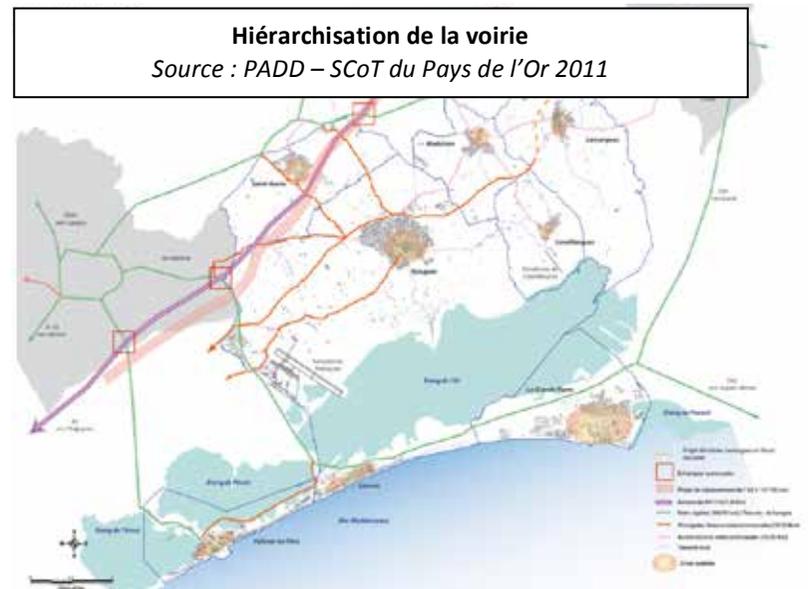
**Armature des transports collectifs**

Source : PADD – SCoT du Pays de l'Or 2011



**Hiérarchisation de la voirie**

Source : PADD – SCoT du Pays de l'Or 2011



## LES « ORIENTATIONS CLEFS » ASSOCIEES DU DOO

**DOO Chapitre IV - Mobilité et déplacements : vers un réseau de transport cohérent et hiérarchisé**

### IV.2 - Acquérir un réseau de desserte complémentaire

« Ce réseau complémentaire permet d'assurer au mieux les fonctions de déplacements à un niveau plus local. Il serait constitué de lignes disposant d'un matériel spécifique (cars de plus faible capacité) fonctionnant sur horaires réguliers à la pointe et à la demande en heures creuses (ligne virtuelle identique à la ligne régulière et activée à la demande ou desserte zonale, c'est à dire arrêt à arrêt). Ce réseau pourrait être constitué - notamment :

- de services complémentaires à l'intérieur des 3 plus grosses communes (Mauguio, La Grande Motte et Palavas »).

### IV.3. Renforcer les services en saison estivale

« Ce renforcement se ferait de trois façons et notamment par la mise en service d'un transport fluvial à vocation touristique entre La Grande Motte, Carnon et Palavas ».

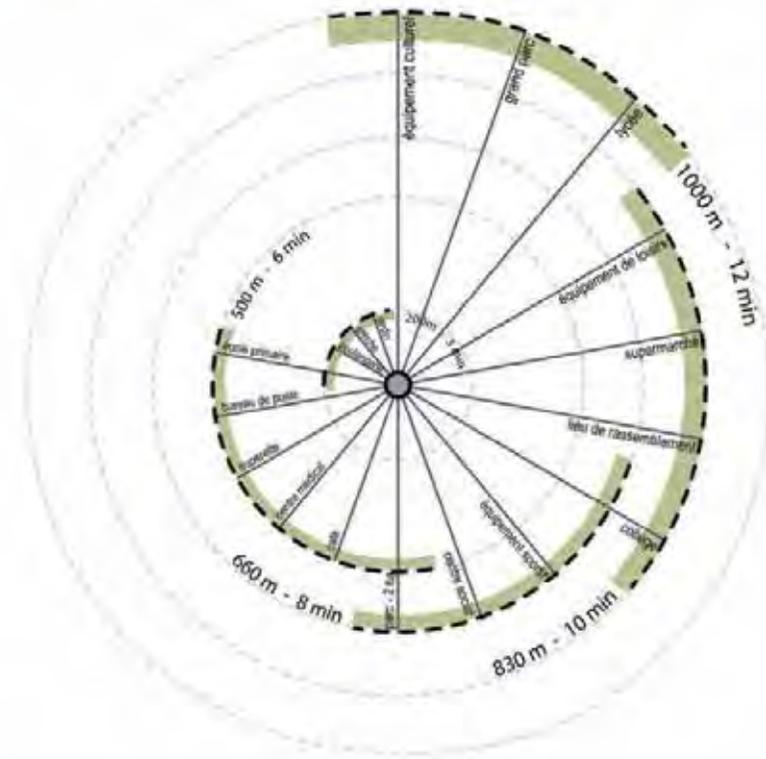
**DOO Chapitre I du « Focus par unité territoriale »**

**I - Pôles urbains et zones urbanisées**

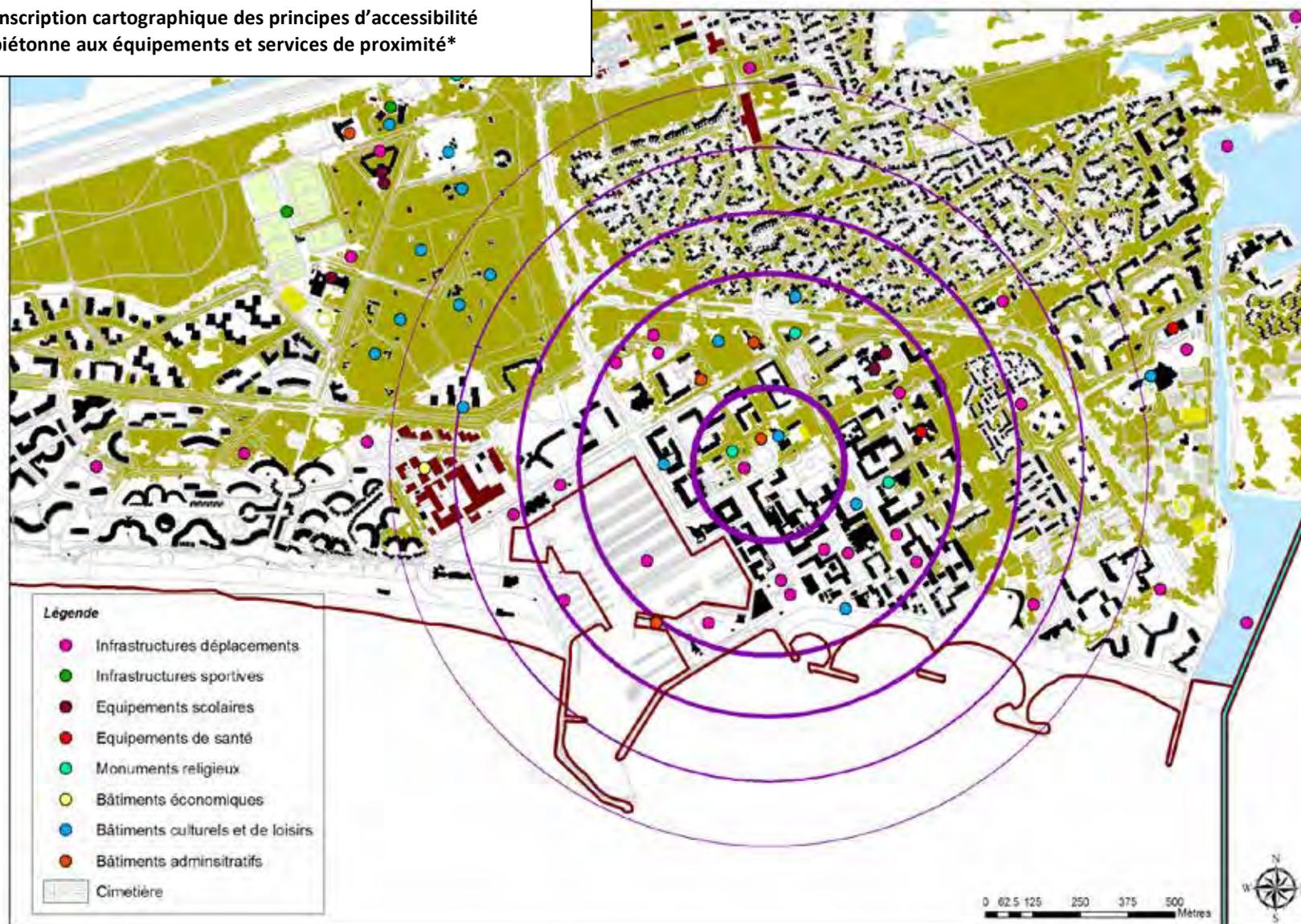
**I.8 Organiser les nouveaux pôles de vie en favorisant les échanges**

Principe souhaitable d'accessibilité (à pied) aux équipements et services de proximité

Source: J. Hamm, C. Barrias, M. Bey



Transcription cartographique des principes d'accessibilité piétonne aux équipements et services de proximité\*



<sup>3</sup> La place du 1<sup>er</sup> octobre 1974 est la centralité servant de référence à l'analyse.

## PADD CHAPITRE IV – RESSOURCES ET ATTRACTIVITE : ORGANISER LES POTENTIELS

**Objectif 11 : Permettre un développement économique concerté d'échelon intercommunal, en lien avec les territoires voisins**

- Il s'agit notamment de renforcer les commerces et les services hors saison estival dans les communes touristiques.

**Objectif 12 : Dynamiser l'attractivité touristique et diversifier les espaces de loisirs**

- Rééquilibrer l'offre touristique à l'échelle de l'intercommunalité : développer la fonction urbaine des stations littorales et la fonction touristique et de loisir des villes du nord de l'étang ainsi que de développer un tourisme d'intersaison
- Diversifier les usages de loisirs
- Accroître l'offre en hébergements hôteliers

**Objectif 13 : Valoriser le patrimoine naturel et bâti**

- Valoriser le patrimoine bâti et historique : La Grande Motte comme ville du Patrimoine du XXème siècle
- Valoriser les atouts climatiques, notamment pour la production d'énergie renouvelable

**LES « ORIENTATIONS CLEFS » ASSOCIEES DU DOO****DOO Chapitre V - Vers un développement économique concerté****V.1- Principes**

« - Identifier les zones à forts enjeux économiques d'un point de vue spatial ou fonctionnel (proximité des grandes infrastructures de transport, par exemple)

- Favoriser la création d'une offre foncière diversifiée et adaptée aux différents secteurs économiques présents sur le territoire (commerce, artisanat, services, ..)

- Privilégier les secteurs d'activité qui permettent d'obtenir des ratios élevés d'emplois/hectare

- Favoriser la requalification et la modernisation des zones existantes afin de maintenir leur attractivité

- Intégrer à tout projet d'aménagement, une réflexion d'intégration du réseau de transport (connexion avec une infrastructure de transport et/ou un pôle d'échange multimodal) ».

**V.2 - Favoriser une implantation stratégique des zones d'activités**

« L'extension des zones d'activités existantes ou l'implantation de nouvelles zones devront se justifier selon des critères liés aux perspectives de développement économique de la dite zone, dans le cadre d'un projet de développement global.

La modernisation des zones d'activités existantes devra se conformer aux critères qualitatifs énoncés ci-après.

Les zones d'activités doivent satisfaire aux exigences suivantes :

- Bénéficier d'une excellente accessibilité routière par le réseau d'infrastructures primaires et envisager les modes de déplacements collectifs.
- Bénéficier d'une emprise foncière cohérente et adaptée.
- Faire l'objet d'une opération d'aménagement d'ensemble qui serait justifiée au sein d'orientations d'aménagement des PLU.
- Permettre d'accueillir un ensemble de mixité d'activités et d'usage.
- S'inspirer de la Charte de qualité des parcs d'activités économiques de l'Hérault ainsi que de l'analyse spatiale et fonctionnelle établie par SPLA Or Aménagement.

Les nouvelles zones d'activités devront être établies :

- Soit dans des zones spécifiques en continuité urbaine,
- Soit dans les tissus urbains existants ou en continuité des tissus ou extensions urbaines prévues ».

### V.3 - Mettre en oeuvre une politique transversale de promotion du territoire du «Pays de l'Or»

« - Augmenter les capacités d'hébergement touristique ».

### V.5 - Asseoir le rayonnement des zones commerciales

« - Améliorer la lisibilité des zones commerciales.

-Permettre la création de zones mixtes mêlant certaines activités commerciales et tertiaires à l'habitat.

-Faciliter un fonctionnement annuel optimum des zones commerciales au sein des stations Balnéaires ».



### ***Les enjeux en résumé***

***L'élaboration du PLU s'est faite de manière extrêmement cadrée, les marges de manœuvre sont faibles.***

- ***Cadrage stratégique avec le SCoT de l'Agglomération du Pays de l'Or où La Grande Motte est un des deux principaux pôles de développement démographique avec Mauguio.***
- ***Cadrage géographique et environnemental avec notamment l'application de la loi Littoral. On notera que l'ensemble de la commune fait partie des espaces proches du rivage.***
- ***Cadrage patrimonial avec un important site inscrit.***
- ***Cadrage sécuritaire face au risque inondation avec un PPRI approuvé le 16 avril 2014.***

***L'enjeu du PLU est donc de répondre à de nombreuses ambitions stratégiques notamment celles figurant dans le SCoT, tout en respectant scrupuleusement un cadrage réglementaire très présent.***

## IV : L'ORGANISATION SPATIALE DE LA COMMUNE ET SON EVOLUTION.

### A- LA VILLE PLANIFIEE, GESENE ET EVOLUTION

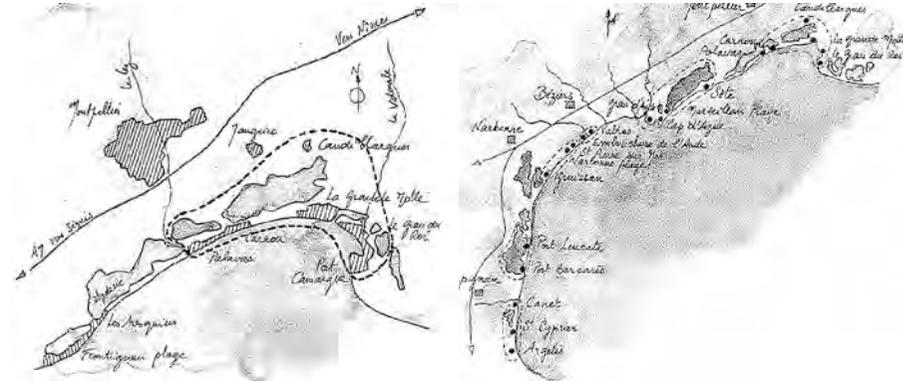
#### 1) La genèse, le concept balnéaire

L'émergence de La Grande Motte est avant tout liée à une époque. C'est celle des trente glorieuses, de la transition du modernisme au post modernisme, celle du **passage progressif des réflexes traditionnels, ancestraux, hérités à la montée progressive de l'individuation**, au fourmillement technologique accessible au plus grand nombre. C'est la période de l'émancipation de la classe moyenne, jusque là un peu « secondaire » face à une bourgeoisie traditionaliste. Les années 60 sont une rupture culturelle qui a favorisé une certaine forme d'homogénéisation sociale vulgarisée et symbolisée par la notion – sans préjudice linguistique – de « Français moyen ». Il incarne une culture du commun, représente un nouvel élan, un élan de masse...

Territorialement, la France s'organise, s'aménage, se modernise par un ensemble de politiques volontaristes issues de la pensée gaullienne, conçues pour le plus grand nombre et construit en particulier des autoroutes pour accroître les déplacements de masse. Les flux, tant économiques pour l'acheminement des marchandises par camion qu'individuels pour le tourisme, ne sont plus seulement subis, mais deviennent planifiés : l'autoroute du soleil remplace la route nationale.

Dans le prolongement logique de cette politique globale, une mission interministérielle est créée en 1963 portant un double objectif en matière de tourisme : capter les flux européens Nord-Sud en concurrence de l'Espagne tout en développant une économie régionale languedocienne

appauvrie par l'absence d'industrie. Rattachée à la DATAR et sous l'égide de Pierre Racine, la mission interministérielle lui emprunte son nom.



Illustrations des cartes de la mission Racine. Source : Schéma Directeur.

**Rapidement, la mission Racine cherche à éviter deux modèles de balnéarisation jugés éprouvés** en imaginant une urbanisation « ponctuelle » visant à ne pas produire de tissus urbains soit totalement diffus et répandus en continuité (modèle « Côte d'Azur »), soit brutalement implantés en front de mer développant une façade maritime dense privant le reste de la ville d'un accès tant physique de visuel au littoral (modèle « Costa Brava »).

**En contrepied de ces deux modèles opposés, une vision intermédiaire instaure la création de « cités littorales » dont l'éloignement et la non continuité avaient pour objectif de préserver au maximum les espaces naturels vierges d'urbanisation.**

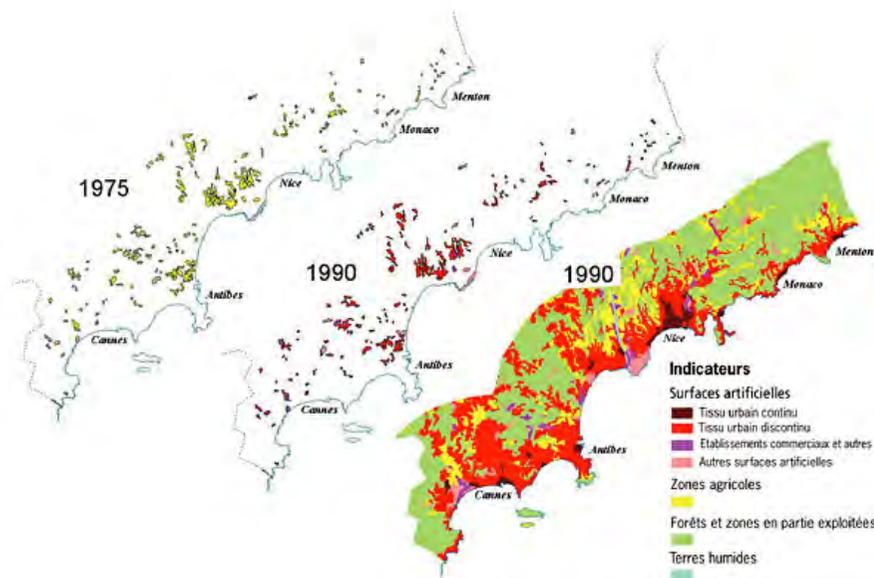


Illustration du modèle azurien : évolution de l'urbanisation côtière et continuum urbain. Source : Blue Plan, 2001.



Illustrations du modèle espagnol : front de mer dense et brutal de Rosas. Source : web.

Du Rhône aux Pyrénées, les 8 stations planifiées lors de la mission Racine ponctuent ainsi le littoral languedocien : Port-Camargue, La Grande Motte, Carnon, Le Cap d'Agde, Gruissan, Port-Leucate, Port Barcarès et Saint-Cyprien. Bien que pensées en même temps, une grande importance est attachée à la singularité de chaque station.

En 1962, Jean Balladur est nommé architecte en chef de La Grande Motte par Jacques Mazziol, alors ministre de la construction. **Il coordonne, planifie et conçoit un vaste projet urbain, puisant son inspiration sur son approche sociologique de la question du « balnéaire accessible », agrémenté de sa sensibilité esthétique issue de ses voyages et observations in situ.**

Si l'on devait répondre à un nouveau mode touristique, ne reposant plus sur la villégiature bourgeoise séjournant dans des stations huppées à proximité de grandes villes et desservies par le chemin de fer, ni cédant la construction à une promotion immobilière primaire et simplement quantitative, **il fallait inventer une nouvelle urbanité balnéaire.** La notion de l'émergence d'une cité à part entière et non plus seulement d'une station touristique dépendant d'une commune, est creusée dès l'origine du projet. Équipements publics et notamment scolaires sont programmés pour anticiper la vie urbaine à l'année et non plus seulement saisonnière. De plus, la balnéarité partagée, celle qui guide l'essor du tourisme de masse, semble passer pour Jean Balladur par la création de lieux dans lesquels justement, l'espace est partagé. La trame des « vides », chère à l'architecte, relie les cœurs d'îlots aux espaces piétons, créant ainsi un maillage unique permettant progressivement l'accès à la plage. C'est toute l'influence du mouvement moderne issu des CIAM qui ont conduit leurs recherches sur la ville « partagée », la ville « séquencée », dans laquelle voitures et piétons n'occupent pas nécessairement le même espace, au détriment de la ville « mélangée ». La Grande Motte est conçue autour de ses espaces publics, témoignant d'un art précurseur en matière de composition urbaine : les vides définissent les pleins.

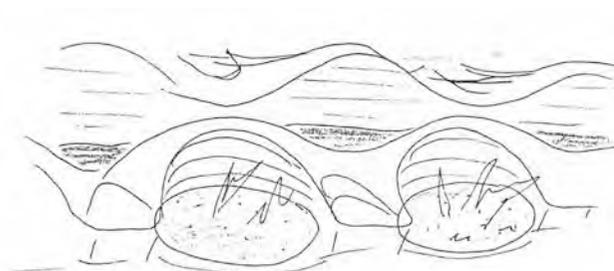
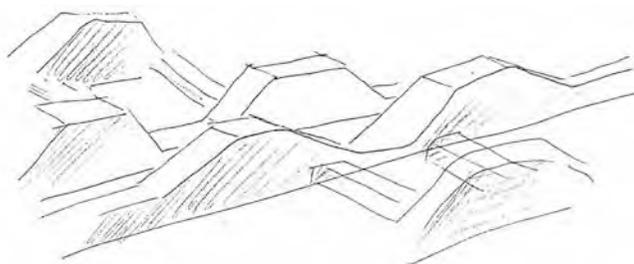
**La question du vide appelle naturellement celle du regard, de l'esthétique urbaine et plus globalement, sous l'angle de la perception, celle du paysage.** Dans l'objectif de la Mission Racine de ponctuer la côte de cités dont l'espacement préservait des espaces naturels sauvages, la question de la silhouette, c'est-à-dire de l'impact sur le grand paysage de la cité a été centrale pour la conception globale de La Grande Motte. A l'inverse, si on se situait dans un espace de grande continuité urbaine, la singularité visuelle du projet n'aurait pas été aussi prégnante. Puisque la ville allait émerger de l'eau, du sable, et se détacher notablement dans un environnement plat dépourvu de relief proche, cette émergence urbaine devait trouver un écho sensible aux espaces naturels.

*« Vous avez en fond les Cévennes. C'est très sensible. Quand il fait beau, vous voyez très nettement la plaine et les Cévennes qui moutonnent. Il y a aussi les dunes. Déjà, quand vous commencez à "silhouetter" vous vous apercevez que toute verticale poignarde le sol et le ciel. Donc vous êtes amené à rechercher des formes inclinées. Deuxièmement, j'avais fait un voyage au Mexique peu de temps avant, en 1962, et j'avais vu Teotihuacàn et ses pyramides. (...) Teotihuacàn est une évocation géométrique des montagnes qui entourent la plaine de Mexico (...). Cette espèce de symbolique entre une forme mathématique de pyramide tronquée et la montagne a travaillé mon esprit quand j'ai regardé la corniche des Cévennes. Je me suis dit que j'allais faire un écho des Cévennes sur le littoral»*

*Jean Balladur.*

*« Pour moi, l'architecture, c'est le vide »*

*Jean Balladur.*



*Croquis d'études de Jean Balladur : recherches sur les pyramides du centre-ville et les formes plus douces pour le quartier du Couchant. Source : Schéma Directeur / ville de La Grande Motte.*

**Le socle social, associé à la volonté d'intégration paysagère – différente de la « dissimulation » paysagère – produit une forme urbaine atypique et dotée d'une grande homogénéité qui singularise la ville.** Si chaque quartier possède sa propre écriture formelle, chaque entité obéit à un concept urbain d'ensemble qui les relie les uns aux autres.

L'identité de la cité, rendue par une conjugaison d'espaces publics en continuité, des formes bâties paradoxalement régulières et libres est perceptible. C'est sans doute une grande qualité urbanistique généralement constatée de manière consensuelle y compris chez les détracteurs – parfois virulents- du style architectural. C'est en particulier en ce sens que La Grande Motte se distingue d'autres villes nouvelles qui ont échoué dans leur vocation sociale à fédérer, unir les habitants. Le lien urbain devient lien social quand chacun peut s'approprier l'espace, le définir.



*Esquisse de projet : front de mer sans voiture, ouvert à tous : transition entre la ville et la plage.*

La qualité du plan d'ensemble dans la trame, l'organisation des espaces publics, si elle provient d'une nouvelle donne en matière de balnéarité, le regard porté par Balladur sur des espaces patrimoniaux parisiens a également joué un grand rôle.

*Le Front de Mer aujourd'hui. Source : web.*



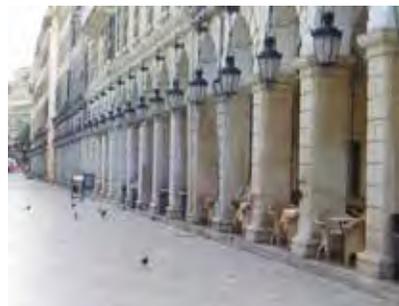
Pour donner du lien, et donc du sens urbain à son plan d'ensemble, l'architecte s'inspire du développement des villes historiques, et en particulier de certains espaces parisiens. L'interconnexion et la grande diversité des typologies d'espaces permet une multitude d'usages, donne de la complexité spatiale et donc de la richesse esthétique aux lieux.

**Le parti volumique, non seulement dans la conception du « skyline » mais également dans une échelle architecturale plus rapprochée n'est jamais dissocié de l'impact urbain ou humain que cela suscite.** Vision esthétique, modelage du paysage, impression, espaces au soleil, espaces à l'ombre, venelles piétonnes, cœurs d'îlots, quais, tout s'entremêle créant des lieux éminemment publics ou bien très intimes. La Grande Motte est conçue dans une volonté du « bien vivre », crée un rapport « humain » de la ville à la plage. Les règles de construction sont calées sur des ensembles qui confèrent à tous un sentiment urbain qui relève de l'inconscient, car il s'inspire de lieux connus de chacun, extrêmement fréquentés, éprouvés. Ainsi, les arcades de la rue de Rivoli, ou encore les passages de la place des Victoires inspirent l'architecte dans la définition des gabarits urbains.

L'inspiration de modèles historiques n'a pas été vécue comme dans d'autres stations balnéaires de la même époque, comme par exemple Port Grimaud dessinée par François Spoerry qui a basé sa réflexion sur le concept du Vernaculaire contemporain dans un registre inversé. **La référence historique, à La Grande Motte, s'est appuyée sur les usages et non sur les codes esthétiques, jusque dans les pyramides, le renvoi demeure formel et non pastiche.** Le design, les détails de construction emprunte un langage contemporain de l'époque dans une forme de continuité avec les modernistes comme Niemeyer à Brasilia, ou Le Corbusier.

Cette apparente contradiction entre modèles historiques et modernité formelle contribue à conférer à la cité sa singularité urbaine et architecturale. C'est aussi la condition d'une pérennisation des espaces bâtis, pou-

vant évoluer dans le temps, se régénérer comme toute ville au fil de l'histoire.



*« J'avais été frappé par la qualité de l'espace parisien, qui tenait à mon avis à l'institution des gabarits haussmanniens, qui ont donné une unité de volume à cette ville (...). Le gabarit était une notion qui avait complètement disparu des plans d'urbanisme. C'était resté limité à Paris».*

*Jean Balladur.*

La Grande Motte n'a pas été davantage un projet urbain qu'un vaste programme paysager, sur lequel l'organisation de la ville s'appuie. Le moment premier de cet acte a été la recherche formelle sur la silhouette urbaine, comme une émergence du monde artificiel sur le monde naturel.

La composante paysagère ne se cantonne pas à un parti volumique, ni au dessin des ambiances urbaines, La Grande Motte a également fait l'objet d'un vaste projet de plantations. A l'origine, le site était extrêmement pauvre, dépourvu de plantations, sous la forme d'une plaine sableuse balayée par les vents, marécageuses et infestée de moustiques. Cette description quelque peu « négative » ne doit pour autant pas masquer l'impact sur le milieu naturel d'une telle artificialisation par l'urbanisation.

Le projet de ville fut donc accompagné d'un projet paysager, mais plus que cela, la trame verte participe à la structuration des espaces urbains autant que la trame bâtie.

Les illustrations ci-contre, issues du Schéma Directeur de 2009 explicitent l'articulation entre les pleins (construits) et les vides (espaces publics – cours) et les relations organisationnelles et d'usages qui en découlent.



## 2) L'évolution de l'urbanisation

En 1966, la drague creuse le port et l'étang du Ponant et puise les matériaux nécessaires au remblaiement assurant les bases de la future ville.

En juillet 1968, les premiers vacanciers s'installent dans la pyramide « Le Provence » encore inachevée.

En mai 1978, le court central d'honneur, dit « Roland GARROS », est achevé. Le nouveau groupe d'HLM répond aux besoins de logements de nombreux permanents.

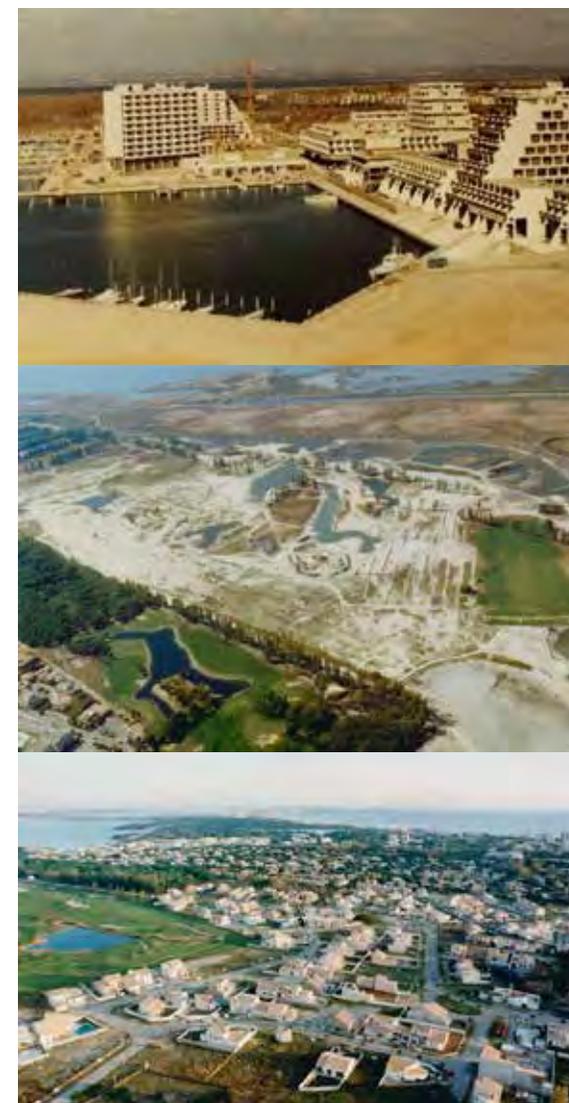
Lors de l'été 1980, le Ministre de l'Équipement, M. d'ORNANO donne son accord pour réaliser le golf public sur le domaine de Haute Plage, de 136 hectares, que la ville vient d'acquérir.

En juin 1981, les travaux du Palais des Congrès débutent. Il accueillera les premiers congressistes en 1983.

Un unique plan d'occupation des sols de la commune a été élaboré. Approuvé le 15 décembre 1983, il a transcrit les règles qui ont guidé la conception et l'aménagement des 470 hectares de la station d'origine. Mais il a aussi anticipé les perspectives d'évolution de la commune en définissant des zones pour un aménagement différé (zones NA).

Ces zones NA définies en 1983 ont permis le développement de la Grande Motte jusqu'à aujourd'hui. Ce développement s'est réalisé dans le cadre de procédures de ZAC (zones d'aménagement concerté). C'est ainsi qu'ont été réalisées :

- La ZAC du Golf
- La ZAC de Haute Plage
- La ZAC du Grand Travers
- 



*Construction du Port, 1968  
Quartier du Golf en 1986, Quartier du Golf et de Haute  
Plage en 1989 (Source Ville de La Grande Motte).*

Les terrains voués à la construction dans le cadre des ZAC sont aujourd'hui intégralement consommés. Seules quelques possibilités limitées de création de nouveaux programmes urbains subsistent.

En novembre 1984, un lotissement aux ZAC du Golf et de Haute-Plage a été créé pour recevoir 250 villas destinées essentiellement à l'habitat permanent ainsi que 1300 logements locatifs et un hôtel 3 étoiles de 80 chambres.

En mars 1985, les travaux de construction des nouvelles HLM dénommées « LA GARRIGUE » sont en cours. L'immeuble comprendra 54 logements, 62 emplacements de parking et 782 m<sup>2</sup> de locaux destinés à un usage municipal (bibliothèque, halte-garderie, ANPE, médecine du travail). En mai de la même année, la place du Casino, en bordure de mer, est réaménagée.

En avril 1986, les premiers logements de la résidence « LA GARRIGUE » (HLM) ont été attribués.

**En outre, l'ensemble de la zone urbanisée de la Grande Motte est aujourd'hui consommée.** En effet, depuis 2001, sur La Grande Motte ce sont :

- 8ha de surface artificialisée pour le développement résidentiel qui ont permis, entre autre, l'accueil de plus de 2000 nouveaux habitants ;
- 2 hectares de surface artificialisée pour le développement économique qui ont participé à la création de près de 650 emplois.

Notons toutefois qu'entre 2006 et aujourd'hui, la contribution de la commune à l'évolution de la population du territoire du SCoT est largement en deçà des objectifs maximum fixés par le SCoT (différentiel négatif de 12%); notamment compte tenu des spécificités physiques et réglementaires qui proscrivent toute extension des actuelles zones urbaines de la commune. Il en est automatiquement de même concernant la contribution à l'évolution du parc immobilier qui lui laisse apparaître un différentiel négatif de 15%.

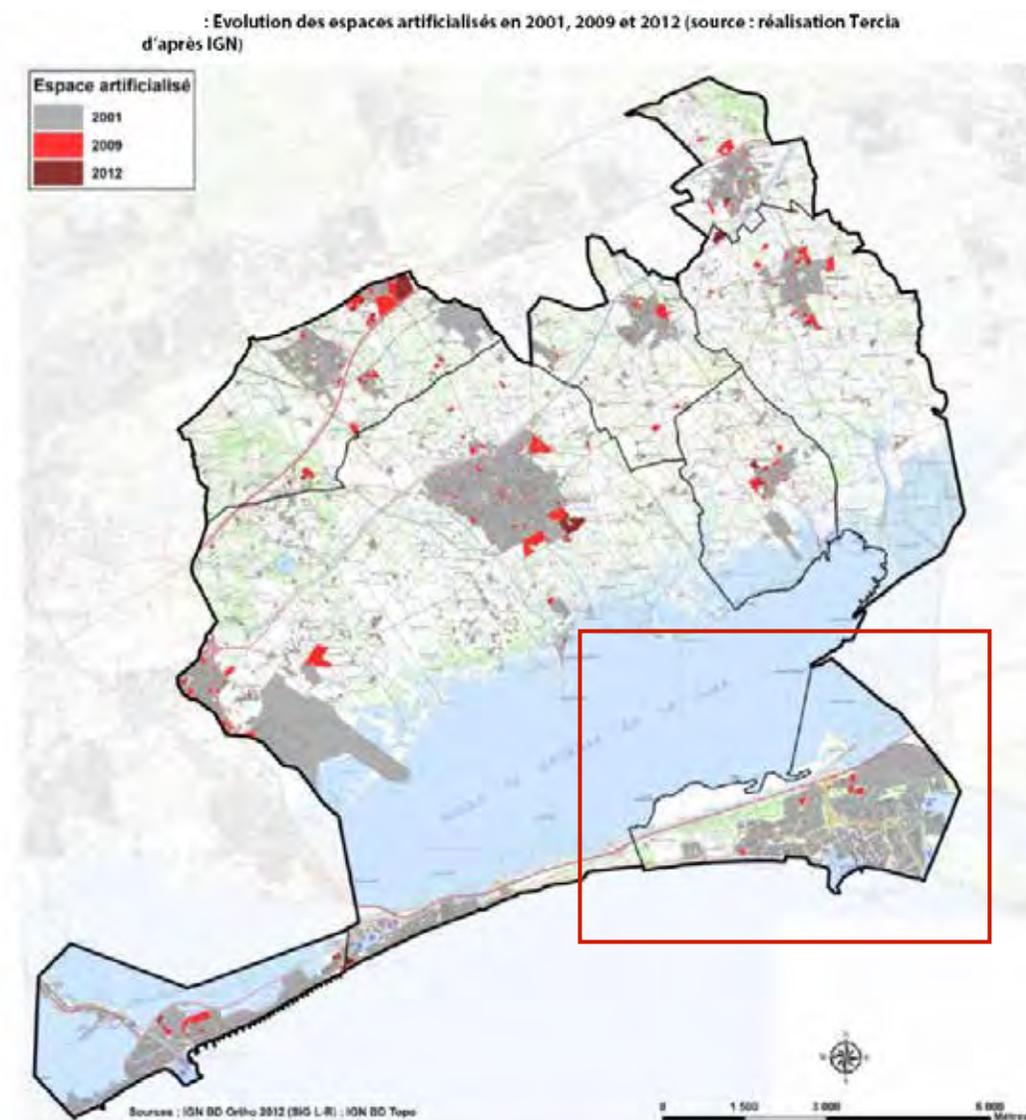
Au-delà, notons que seulement 6% des logements créés depuis 2012 l'ont été sous forme de renouvellement urbain. Cette donnée est loin de répondre aux objectifs du SCoT anticipant une part productive en renouvellement urbain de l'ordre de 85%.

Cette situation oblige alors **La Grande Motte à « imaginer » autrement les axes de son développement. Mais sans doute la base urbanistique instaurée par Jean Ballardur trouvera suffisamment d'écho dans les tendances de développement actuelles.**

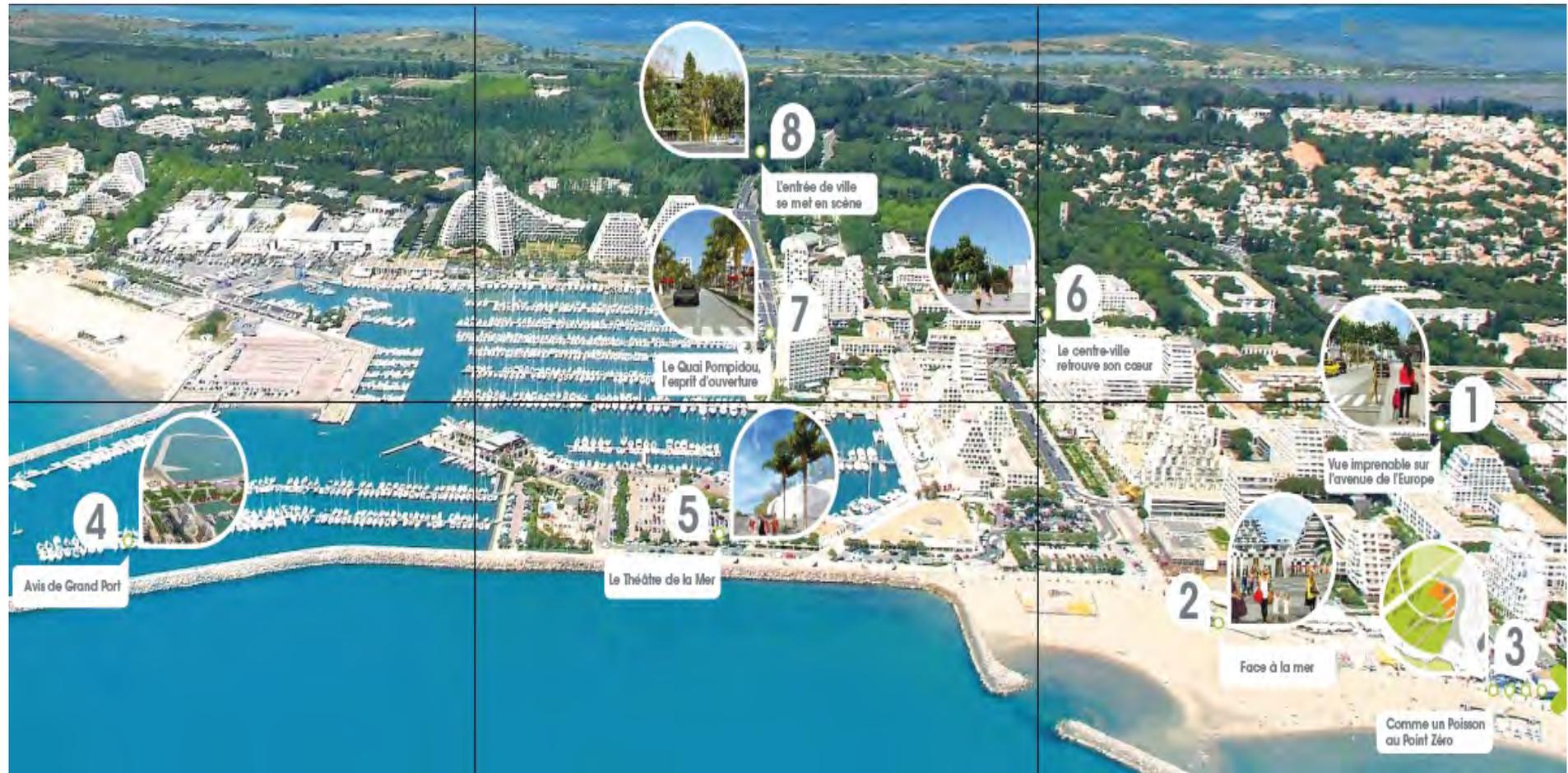
Le **Schéma Directeur** engagé en 2009 pour conceptualiser le devenir de la cité met en exergue des pistes de réflexion stratégiques visant à inscrire définitivement La Grande Motte dans une logique de réconciliation de la ville station et de la ville permanente pour affirmer la ville durable.

8 projets structurants (spatialisés sur la carte ci-après) tendent à travers cette étude guider la réflexion à savoir :

- *La requalification de l'avenue de l'Europe ;*
- *L'aménagement de la façade littorale ;*
- *La réhabilitation du bâtiment Poisson au Point Zéro et la création d'un espace d'exposition ;*
- *L'extension du port ;*
- *La création de Théâtre de la Mer ;*
- *Le réaménagement du centre-ville ;*
- *La requalification du quai Pompidou ;*
- *La requalification des entrées de ville.*



Christian Biecher, architecte urbaniste chargé de cette étude précise :  
« La Grande Motte est héritière de cet art qui reflète les différents styles de l'époque tout en prenant en considération les éléments sensibles de l'environnement. Cet état de fait conduit à s'appuyer sur ces –bonnes-bases pour faire émerger une politique durable, au carrefour des qualités et potentiels de La Grande Motte et des enjeux attachés à son développement. »



## B- LA VILLE STRUCTUREE : LA TRAME DES ESPACES PUBLICS

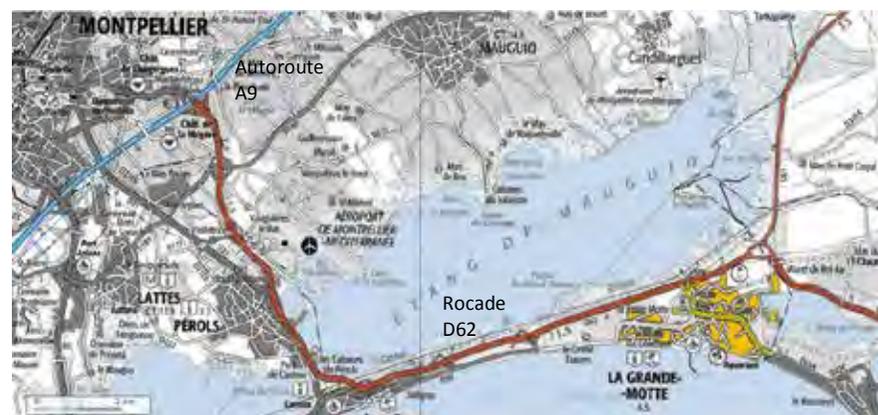
### La structure viaire

La structuration du réseau viaire de La Grande Motte est conçue pour s'inscrire dans un réseau routier beaucoup plus vaste, à l'échelle du territoire, qui a par ailleurs certainement contribué initialement au choix du site. Dans un contexte de développement du tourisme de masse, il s'agit en effet de bénéficier de la proximité de l'autoroute (A9) qui passe à quelques kilomètres du littoral, reliant l'Europe du Nord (via l'A7) d'un côté, à l'Espagne de l'autre. La voiture est alors considérée comme le moyen d'accès à privilégier. Pour assurer la liaison depuis l'autoroute, l'ancienne route côtière est doublée par une rocade à 4 voies (D62).

« L'organisation de La Grande Motte en matière d'accessibilité est fondée sur une mobilité motorisée individuelle, ce qui à l'époque de la conception du projet, correspondait à la modernité. La voiture était en effet considérée comme le mode de déplacement de l'avenir. »<sup>4</sup>

La structuration du réseau viaire répond aussi dans ses grandes lignes aux conceptions modernes de la ville encore en vogue au cours des années 1960, inspirées des modèles rationalistes et des réflexions issues des CIAM, visant à promouvoir une architecture et un urbanisme fonctionnels, où chaque élément ou organe de la ville / de l'architecture se doit de répondre à un usage précis (espaces d'habitat, espaces de loisirs, espaces réservés aux « flux » et aux déplacements, etc.).

Cela se traduit au niveau du réseau viaire par **une stricte hiérarchisation** des voies et, à l'échelle de la ville, par **un principe de séparation des flux** (motorisés / piétons).



L'organisation viaire territoriale  
Source : d'après IGN



L'organisation viaire urbaine  
Source : d'après schéma directeur

<sup>4</sup> Source : La Grande Motte - Schéma Directeur



Flux motorisés et piétons empruntent des voies dédiées

Il résulte de cette hiérarchisation un ensemble de voies automobiles encore assez bien adaptées aujourd'hui, malgré une augmentation considérable du parc automobile individuel des habitants permanents et malgré des flux touristiques parfois très importants en périodes de pointes estivales.



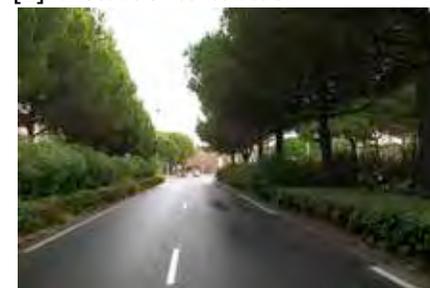
Hiérarchisation du réseau viaire  
Source : d'après schéma directeur

Hiérarchisation des voies :

- |  |
|--|
| <p>Echelle territoriale<br/>[1] autoroute<br/>[2] rocade</p> <p>Echelle urbaine<br/>[3] avenues principales : av. de Lattre de Tassigny et Général Leclerc<br/>[4] avenues secondaires<br/>[5] rues de desserte locale</p> |
|--|



[2] la rocade en construction



[3]



[4]



[5]

Sur le plan formel, La Grande Motte rompt aussi avec l'organisation des villes balnéaires traditionnelles organisées autour d'un « boulevard de front de mer » au profit d'une desserte en peigne, depuis la rocade (RD62), et à partir de laquelle se diffusent des ramifications locales, de moindre échelle, desservant chacun des quartiers organisés en grappes.

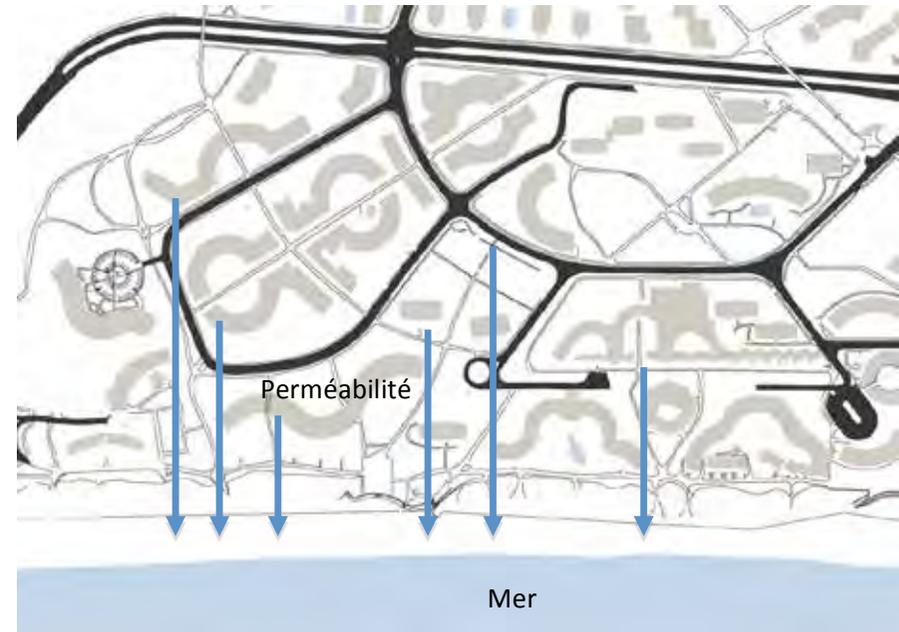
Cette organisation spatiale permet d'éviter de constituer un front bâti continu le long du littoral qui risquerait de couper les quartiers situés plus en arrière d'un rapport à la mer.

Car la structuration de La Grande Motte reflète aussi une nouvelle approche sociale de la ville balnéaire, liée à la démocratisation des vacances à la mer que les trente glorieuses mettent à la portée des classes moyennes :

*« Là où la ville balnéaire du siècle dernier tentait avant tout de préserver les distinctions sociales internes à la bourgeoisie, les concepteurs de la Grande Motte procèdent à un travail d'analyse fonctionnelle faisant implicitement l'hypothèse d'une homogénéisation nécessaire des classes moyennes dans leur rapport aux éléments naturels qui font désormais tout le prix des vacances. »<sup>5</sup>*

Il s'agit alors de s'affranchir de la logique qui conférait traditionnellement à la façade urbaine en front de mer un statut privilégié. Ce que permet l'organisation spatiale en grappes, qui offre à chacun un rapport direct avec l'environnement alentours, minimisant les masques.

Cela permet aussi une véritable perméabilité des ensembles bâtis (aux vues, aux déplacements) et une accessibilité facilitée au littoral, même depuis les quartiers plus en retrait.



*A La Grande Motte, le traditionnel Boulevard de Front de front de mer est remplacé par une simple promenade piétonne. De nombreuses percées offrent à tous un accès facilité au littoral, même depuis les ensembles bâtis situés très en retrait.*

<sup>5</sup> Source : Territoire, ville et architecture balnéaire - L'exemple de la Grande Motte  
Ecrit en collaboration avec Claude Prélorenzo et René Borruéy. Paru dans *Les Cahiers de la recherche architecturale*, n° 32/33, 3ème trimestre 1993, pp. 59-72.

Dans le quartier de Haute Plage (dit « des villas »), le réseau de desserte locale revêt un caractère particulièrement labyrinthique.

Paradoxalement à ce qui est constaté ailleurs sur la commune, le réseaux viaire est ici très peu hiérarchisé : il est difficile de distinguer la voie principale du quartier, de ses ramifications plus privatives qui ne desservent que quelques habitations regroupées à l'extrémité de voies en cul-de-sac. Il est très difficile de s'y repérer et de se rendre d'un point à un autre du quartier en voiture.



*Haute Plage : un réseau de desserte locale caractérisé par la présence de très nombreux culs-de-sac.*



Heureusement un important réseau de voies piétonnes compense ce manque de lisibilité du réseau routier en assurant la continuité des liens interquartiers. Il faut dire que la ville n'a pas été conçue exclusivement autour de l'usage de la voiture. Au contraire, elle est organisée sur un principe de proximités qui favorisent des déplacements doux.



*Dans le quartier de Haute Plage, le réseau de voies piétonnes et les venelles traversantes, compensent le manque de continuité et de lisibilité des voies motorisées. Elles sont le principal support de liaisons interquartiers.*

## Les trames plantées et les espaces verts

Une des grandes réussites de La Grande Motte en matière d'espaces publics est sans conteste l'omniprésence de la verdure en tant qu'élément structurant de la ville.

La Grande Motte, c'est initialement **130 ha d'espaces publics plantés** sur 650 ha, soit **20% de la superficie**.

La conception de la ville nouvelle a privilégié une certaine densité et une hauteur du bâti (pyramides) qui permet de libérer de vastes espaces périphériques traités en espaces verts et paysagers, tournés vers des usages piétonniers. Les voies de circulations sont également encadrées par des alignements d'arbres ou des plantations qui constituent autant de trames vertes structurantes.

*« La composition urbaine utilise les plantations au même titre que le bâti en vue de qualifier les espaces publics et privés (et non comme des accessoires du bâti). »<sup>6</sup>*

Quarante ans après, la verdure est plus que jamais omniprésente à La Grande Motte, c'est sans doute la première de ses qualités.

Cette spécificité est véritablement identitaire de la ville, elle doit être préservée dans le cadre du renouvellement urbain ou lors de développements urbains futurs potentiels qui devront réinterpréter ou composer avec ce langage formel et structurel d'une grande richesse.

*Ci-contre, à droite :  
Les trames plantées et les espaces verts  
Source : d'après schéma directeur*



<sup>6</sup> Jean Ballardur, cité dans le Schéma Directeur de la Grande Motte

Parmi les espaces publics arborés les plus significatifs, sont recensés :

- La coulée verte qui s'étend de la zone technique au Point Zéro (à l'est) et à la Motte du Couchant (à l'ouest),
- les parcs urbains, tels que ceux de la Motte du Couchant (dont l'aire de repos de l'entrée ouest), et du Point Zéro,
- les espaces boisés de Haute Plage et du Ponant (à cela s'ajoute site boisé protégé qui s'étend du Grand Travers à la Petite Motte, propriété du Conservatoire du Littoral),
- le Parc des Sports et ses abords, la Plaine des Jeux, le golf,
- les alignements et massifs en accompagnement des voiries et des places,
- les espaces de stationnements plantés répartis sur l'ensemble de la ville.
- La promenade en lisière de la plage (voie verte 1), etc.

On dénombre également des sites arborés importants :

- Les espaces arborés sur la presqu'île du Ponant
- Les zones de camping,

Le rapport aux espaces verts est particulièrement intéressant à l'échelle des bâtiments, dans la gestion des relations entre l'espace public et l'espace privé.

L'implantation des bâtiments est systématiquement pensée pour être en relation avec les trames plantées et les espaces verts qui s'étendent sur l'ensemble de la commune.

Le plus souvent, les bâtiments sont organisés suivant une double relation qui caractérise bien la logique de séparation des flux :

- Une façade orientée sur ville, connectée aux voies de circulation motorisée (accès voiture), comportant de nombreuses aires de stationnement et les entrées principales des logements ;
- Une façade orientée sur les parcs urbains et sur les usages liés aux loisirs et aux déplacements doux.

L'organisation est complétée le plus souvent par une coursive ou un passage traversant qui met en relation les deux côtés du bâtiment.



*Coté ville*



*Coté parc*

## L'armature paysagère de La Grande Motte s'affirme alors comme l'élément fondateur d'un projet de ville.

Il convient par conséquent, dès cette phase de diagnostic, de mettre en avant les axes fondamentaux paysagers du projet de "ville parc" de Jean Balladur. Ces données, croisées avec les informations du schéma directeur de Biecher (élaboré en 2008) et plusieurs relevés sur place, permettent de mettre en relief les éléments forts aujourd'hui présents sur ce territoire.

La végétation haute/boisée représente une grande partie des "poches vertes". Le bois du Grand Travers en lisière du canal Rhône-Sète est nettement identifiable. D'autres axes structurants (composés de Pins de 15 à 20m de hauteur) dont le corridor vert à l'Est, sont clairement lisibles et participent à la composition du paysage. Les îlots boisés mettent en relief les espaces publics et les parcs.

Parallèlement, les nombreuses aires de stationnement, plantées de muriers platane, semblent qualitativement moins importantes. Cet arbre caduc ne se développant pas au-delà de 6 m, ces poches moins végétales apparaissent comme des espaces vides.

Les différents types de sol (végétalisé ou minéral) indiquent clairement l'importance de la place du végétal dans les emprises privées et publiques.

Que ce soit à l'échelle du promeneur ou du plan masse général, l'élément végétal participe à l'armature structurante urbaine de la ville. Nous pouvons affirmer que le paysage est bien le patrimoine majeur de la Grande Motte.



présence du végétal - quartier du couchant



vue depuis le golf



Cheminement doux séparé de la circulation



Présence des pins sur un axe structurant

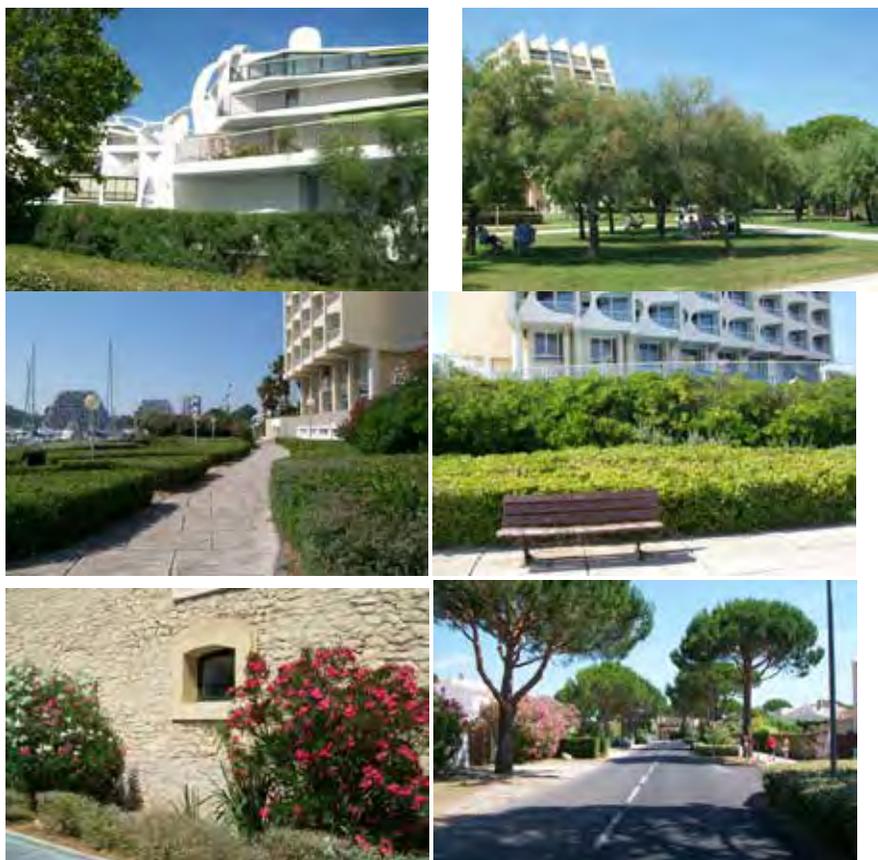
Légende:

-----	Limite communale
<b>VEGETATION - NATURE DES SOLS:</b>	
	Végétation basse
	Végétation haute / zone boisée
	Sol minéral Privé
	Sol minéral Public



## L'interface public-privé

Une autre grande qualité urbaine de La Grande Motte que le PLU doit s'attacher à préserver concerne l'organisation de l'interface entre les espaces publics (la voirie essentiellement) et la sphère privée des maisons individuelles ou des logements collectifs.



En effet, quelle que soit la typologie des constructions, entre les pieds d'immeubles ou les limites de propriétés et les voies de circulation, il existe presque systématiquement un espace qui bénéficie d'un traitement spécifique : il est planté le plus souvent (haies, massifs, alignements d'arbres, etc.) ou engazonné et peut accueillir de petits équipements ou du mobilier urbain (quelques places de stationnement, un banc, etc.)

Le traitement des pieds d'immeubles collectifs contribue à encren les bâtiments dans leur environnement tandis que, dans les secteurs d'habitat individuel, l'espace d'interface assure la continuité des espaces publics et préserve l'intimité.

Dans le centre ville, cette interface est investie par les terrasses des cafés et des restaurants ou par la devanture des boutiques.

Au pied des immeubles, des allées couvertes créent une transition entre la rue et les commerces implantés en rez-de-chaussée, suivant une typologie très méditerranéenne.



## Les places et les polarités



*Ci-contre, à droite :  
Quelques places et polarités du  
centre ville  
Source : d'après schéma directeur*

Hormis les nombreux espaces publics plantés, les parcs et surtout le littoral, qui constitue le premier attrait de la ville, la commune compte un grand nombre de places et placettes aménagées ou accueillant des équipements qui constituent des points de polarité au sein de l'espace urbain, notamment :

- la Place du 1<sup>er</sup> octobre 1974 (qui accueille la mairie) [1],
- le théâtre de verdure,
- le port [2],
- la place du Casino [3],
- la place des Cosmonautes [4],
- la place des Félibres [5], etc.

Malheureusement, nombre de ces places et espaces publics sont investis pour le stationnement permanent en centre ville, où, dès lors que la logique de séparation des flux n'est plus opérée, peuvent apparaître ponctuellement des conflits d'usages qu'une réorganisation ou une requalification des aires de stationnement pourrait contribuer à résoudre.



## Les singularités



La commune accueille aussi de nombreuses créations et œuvres d'art originales qui contribuent à structurer l'espace ou à conférer un certain caractère typique à l'espace public.

Il s'agit parfois aussi d'équipements, de fontaines, ou de mobilier urbain. Lorsque c'est de son ressort, le PLU doit s'attacher à préserver et mettre en valeur ces éléments identitaires de la commune.

## C- LA VILLE DESSINEE, ARCHITECTURES PLURIELLES ET SINGULIERES

La grande distinction de La Grande Motte d'autres villes littorales ou stations balnéaires repose sur l'originalité de ses formes architecturales.

La conception de Jean Balladur s'est appuyée sur les codes artistiques et esthétiques de son époque, opposant à la tendance régionaliste une écriture contemporaine de son temps.

Comme le rappelle Christian Biecher dans son analyse développée dans le Schéma Directeur :

*« L'architecture quitte également les rigueurs de la modernité pour se nourrir du contexte social, culturel et urbain. De plus, le courant organique émerge et occupe une place significative, représenté par des architectes reconnus tels que Niemeyer ou Le Corbusier... La Grande Motte constitue une réponse hybride entre la modernité (Congrès International d'Architecture Moderne) et ceux qui dans les années 60 commencent à réinvestir les formes traditionnelles de la ville telles que la rue et la place publique... »*

### 1) Architecture singulière, une identité propre et homogène

Si l'écriture architecturale qui a été imaginée dans les années 60 adopte une approche contextuelle posant la question d'une modernité appliquée aux espaces balnéaires, une grande homogénéité des traitements a été instaurée.



Nous retrouvons des constances dans l'approche volumique, le traitement des façades (formes & matériaux), l'organisation en plan qui ont été possible par le montage opérationnel du projet. Comme le rappellent Claude Prélorenzo et René Borruey dans Les Cahiers de la Recherche Architecturales en 1993, **Jean Balladur par son rôle d'architecte en chef a non seulement conçu la trame générale qui a guidé la conception des bâtiments, mais a également coordonné l'ensemble des constructions, sur une période d'environ 20 ans.**

*« Cette homogénéité traduit une maîtrise des densités, des implantations et des alignements qui va bien au delà des habituelles prescriptions de l'urbanisme "opérationnel" alors en vigueur. Dans ce domaine également, Jean Balladur va se trouver en situation d'innovation par le biais paradoxal d'un statut que l'on croyait alors usé, dépassé, improductif, celui d'architecte-en-chef. En tant que tel, il est responsable non seulement de la distribution topographique et fonctionnelle des constructions et des coefficients régulateurs, mais aussi de la morphologie générale de la station et de sa genèse.*

*Ainsi il attache un grand prix à la construction progressive et harmonieuse de la ville. Afin d'en contrôler le processus, il ne livre au promoteur que des lots de petite taille, les dépossédant ainsi d'une stratégie commerciale qui aurait conduit à construire au fur et à mesure de la demande avec les inévitables espaces vides que cela entraîne.*

*Jean Balladur gère plus précisément la forme urbaine par deux moyens, d'une part l'imposition de gabarits, de l'autre le recours au plus traditionnel plan de masse. »*



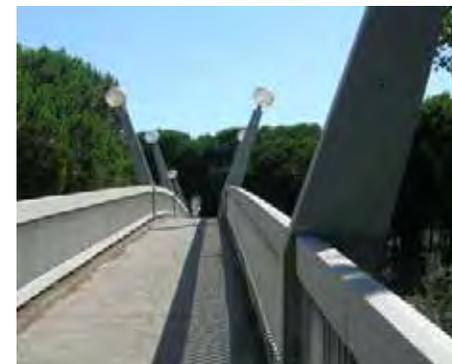
*Chaque bâtiment est unique, mais conserve des règles communes garantes de l'homogénéité et de la qualité d'ensemble. Une grande harmonie s'en ressent.  
Source : web.*

L'architecture de La Grande Motte ne concerne pas seulement les bâtiments, mais également l'ensemble des espaces extérieurs, des équipements publics et des éléments de mobiliers urbains.

**Cette qualité d'ensemble étendue à la « petite architecture » trouve comme une résonance dans la volonté de départ d'offrir l'accès à la plage à tous.** Chaque construction, quelle que soit son échelle mérite une attention particulière, un soin du design, comme chacun mérite, en traversant la ville, d'évoluer dans un espace de qualité, et non seulement dans des lieux intimistes, réservés à une caste, mais partout, dans la rue, sur la plage dans les cours.

Ce parti « social » autant qu'architectural est sans doute une des raisons, outre la qualité générale des bâtiments, de la réussite de La Grande Motte à l'instar des autres villes nouvelles de son époque qui ont pu souffrir d'une désaffection urbaine, et donc d'une certaine dégradation dans le temps. Certes, la condition balnéaire influe fortement sur le ressenti et donc sur la vie sociale, mais la qualité des espaces à vivre, c'est-à-dire la qualité de finition des lieux à regarder, traverser, emprunter, confère généreusement à chacun un même statut social, une même opportunité de satisfaction de soi.

**Si l'espace public est généralement senti comme un lien urbain potentiel, l'homogénéité de son traitement à travers la ville renforce cette valeur fédératrice.** Le design urbain est-il un vecteur social ? Nous pouvons admettre sans trop de raccourci qu'il y contribue.



*Equipements et espaces publics sont traités avec le même soin et les mêmes codes esthétiques que l'ensemble des bâtiments.*  
Source : Schéma Directeur / clichés personnels / web.

Au-delà des réflexions entreprises sur la conception de la ville globale, c'éta-à-dire du schéma organisationnel structurant jusque dans le design des mobiliers urbains, les règles architecturales ont fortement conditionné l'expression des façades.

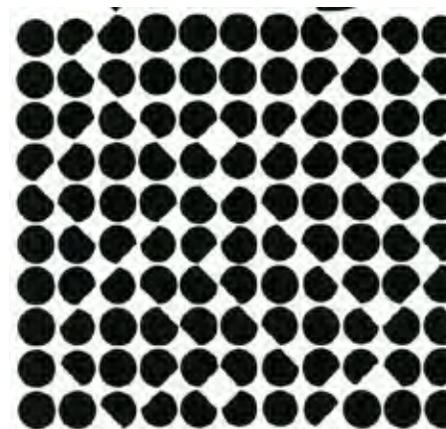
Outre la forme récurrente des pyramides que l'on trouve dans le centre-ville, les mêmes dialectiques d'obliques croisées aux lignes courbes conjuguées entre elles par le rythme tramé des refends structurels, dessinent et agrémentent l'ensemble des constructions.

Les rapports pleins-vides, rendus par des façades épaisses composées de loggias et de terrasses superposées et non d'un simple mur entretiennent aussi des rapports communs de rythmes, d'expressions et de proportions.

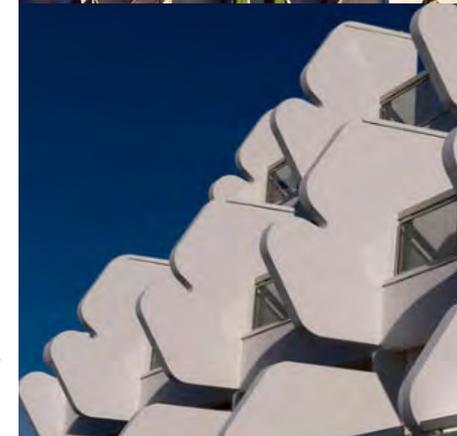
Le rapport au sol, ou encore la jonction en articulation entre les éléments bâtis sont autant d'occasion pour Jean Ballardur d'asseoir une écriture globale, homogène.

Ces lignes esthétiques répondent, dans une démarche contemporaine, à des codes artistiques que l'on retrouve dans d'autres formes d'expression comme peut l'être la peinture. A l'image des illustrations ci-contre, le parallèle formel et donc culturel entre l'Art et l'Architecture grand-mottoise semble évident.

**C'est dans le croisement effectué entre des principes issu d'une culture globale post moderniste et l'approche contextuelle liée au lieu et à la vocation touristique des espaces, que l'on peut définir la singularité de l'architecture de La Grande Motte.**



VICTOR VASARELY - CASSIOPEA, 1957, DETAIL  
Source : Schéma Directeur.



Codes esthétiques et codes artistiques, les composantes d'une expression architecturale homogène.  
Source : Schéma Directeur / clichés personnels / web.

## 2) Architectures plurielles, une écriture de quartiers

Considérée à la fois comme le seul exemple de ville balnéaire du 20e siècle (comparées aux nombreuses stations balnéaires du 19e siècle, de Deauville à Arcachon) et comme une ville nouvelle, l'œuvre de Jean Balladur à La Grande Motte représente sur le plan technique, urbanistique et paysager, un témoignage remarquable de la production architecturale du XXe siècle.

Ainsi, la Direction régionale des affaires culturelles du Languedoc-Roussillon a pris l'initiative en 2009 de proposer à la municipalité une labellisation, de la ville toute entière qui la reçoive ce dernier étant généralement attribué à des édifices isolés.

Créé en 1999 le label « patrimoine du XXe siècle » a pour vocation de distinguer des réalisations significatives du siècle écoulé afin de sensibiliser les propriétaires, occupants, élus, grand public à ce patrimoine récent, à cette architecture et à l'environnement qui en résulte.

L'attribution du label « Patrimoine XX » ne constitue pas une protection des édifices comme peuvent l'être les immeubles déjà protégés au titre des monuments historiques ou par un dispositif de **ZPPAUP** ou **d'AVAP**. En effet, la protection juridique au titre des monuments historiques n'est pas toujours adaptée pour les édifices de cette période récente. La distinction par le label n'a aucune conséquence fiscale, financière (subvention par exemple) ou réglementaire directe et est décerné sans limitation de durée.

L'objectif global de la labellisation étant la sensibilisation du public, plusieurs actions peuvent être mise en œuvre :

- La pose d'une plaque avec le logotype national indiquant le nom de l'édifice, ses dates de construction ainsi que l'identité du maître d'œuvre.

- La production de supports de diffusion et de communication ; ouvrages papiers, ressources numériques et outils pédagogiques notamment.

La commune de La Grande Motte s'est appropriée ces objectifs et les a adaptés à l'ampleur de la distinction : d'une part en apposant 8 plaques officielles sur les bâtiments emblématiques et représentatifs de la Ville (cf. carte page suivante), et d'autre part en développant des parcours touristiques et pédagogiques autour de son patrimoine et de son histoire.

***L'un des enjeux du PLU sera alors de donner forme à un projet urbain visant à protéger l'essence du projet originel reposant, au-delà d'édifices emblématiques, sur l'harmonie entre trame végétale et lignes architecturales alliant notamment:***

- ***formes rectilignes à la géométrie adoucit par les courbes des balcons sur le quartier du Levant ;***
- ***lignes douces, rondes au sol et en volume des immeubles du quartier du Couchant ;***
- ***nombre d'œuvres d'art adoucissant les formes géométriques des pyramides.***



## Les sites architecturaux remarquables « Patrimoine du XXème siècle »



L'ensemble de la ville de La Grande Motte a été labellisée « Patrimoine du XXème siècle » en 2010

Les sites et bâtiments les plus emblématiques portent une plaque avec le logotype national officiel du label afin de matérialiser cette distinction.

Conception : Terres Neuves, 2014  
Source : Ministère de culture et Ville de LGM

La ville de la Grande Motte se compose de plusieurs quartiers singuliers et chacun d'eux participe à l'identité globale de la ville.

### ***Le Quartier du Levant - à l'Est du Port (photo 1)***

Le levant, situé à l'Est, s'ordonne sur une trame orthogonale. Cette dernière définit l'implantation de constructions sur deux étages, alignées sur les voies de circulation et ponctuées par les pyramides. Un réseau de promenades et de cheminements piétonniers relie les places, les avenues, le centre-ville, le port et la plage, aussi bien à travers des propriétés privées qu'à travers l'espace public.

Identifié comme étant masculin, la géométrie globale des édifices du quartier est plus "rigide".

### ***Le Centre-Ville (photo 2)***

Quartier central, en terme d'écriture architecturale il se rapproche du quartier du Levant, plus à l'Ouest. Ces pyramides jouent un rôle dans la maîtrise des vents dominants. Leur implantation permet de les freiner et donc de les rendre moins agressifs.

Riche de mixité, c'est au Centre-ville que se trouve les principaux édifices publics de la ville: Mairie, l'office de tourisme ... Ainsi qu'une partie des figures de la Grande Motte comme le Palais des congrès, le Casino ou encore le Port.



Photo 1



Photo 2

### ***Le Couchant - à l'Ouest, un jardin en bord de mer (photo 3)***

Ici s'ajoutent les parcs publics dont la palette végétale est plus diversifiée et où l'implantation de la végétation permet l'ombrage des pelouses. Les jardins privés ouvrant sur l'espace public créent une ambiance moins urbaine et plus naturelle qu'au levant. Les zones d'habitat individuel sont situées volontairement dans la partie nord de la ville, à distance du bord de mer, à l'abri des embruns.

Situé à l'Ouest, le Couchant se compose de figures architecturales rondes. Les bonnets d'évêque, conques de Vénus et autres bâtiments courbes participent à ce paysage galbé, féminin.

### ***Le Ponant - au bord de l'étang (photo 4)***

Ce quartier tranquille tourné vers l'étang abrite une presqu'île et le golf. Il est le plus "nature" des quartiers de la Grande Motte. Il est le lieu de vie d'une faune et d'une flore rares en zone urbaine. S'y greffe **le quartier des villas** qui entourent le golf d'un tissu pavillonnaire dont la particularité est d'être structuré autour de venelles piétonnes. Les architectures sont plus disparates car plus récentes, allant d'une écriture sobre et contemporaine à une expression plus régionaliste s'intégrant plus difficilement au reste de la ville.

### ***Le secteur du "Grand Travers"***

Notons à l'extrémité Ouest de la commune, une "excroissance" non agglomérée associée à la ZAC du Grand Travers créée par délibération du 18 mai 1989.

Marquée par un front bâti mixant individuel bas (R+1 maximum) et collectif en accompagnement de l'avenue de Carnon, cette entité bâtie s'inscrit dans un environnement boisé classé marquant une coupure d'urbanisation franche avec le quartier du Couchant.



Photo 3



Photo 4



### 3) Appréhender l'épannelage de la Grande Motte

Comme évoqué précédemment, l'un des fondements de la ville de la Grande Motte repose sur la place donnée au paysage végétal. Cette question de la masse construite sur ce territoire répond principalement à la notion de densification en hauteur pour libérer le sol et laisser libre la place au parc végétal.

Cette relation entre le volume urbain et l'armature paysagère se traduit par des gabarits bâtis à la fois en velum sur le plan horizontal et également sur des vues (cadrages) et des perspectives (lointain).

Les relations et les proportions entre hauteur du bâti et espace de mise en relation urbaine (privé ou public) rend acceptable les grandes hauteurs.

La carte de la page 87 montre clairement trois catégories de hauteurs: les RDC/R+1, les R+2/R+3 et ceux qui sont au delà de R+3 vers R+10 et plus.



Cette carte rend lisible le parti de Jean Balladur.

Sur le front de mer, là où s'affiche la cité pour voir et protéger l'arrière, plus haut et plus dramatique (avec des hauts et bas). A l'arrière, l'échelle du bâti est plus citoyenne, plus basse en hauteur, où s'installe la cité.

Plusieurs zones sont donc clairement identifiables. Les moins denses plus au Nord avec le camping, le quartier Haute Plage (pavillonnaire) ou encore autour du Golf. Les plus denses, avec des hauteurs variables mais globalement réparties sur le Couchant et le Levant. C'est au coeur cette densité assez marquée que ponctuellement quelques constructions sont en Rdc.

"J'ai créé des zones de plan masse imposées parce qu'il est indispensable sur des sites comme ceux du Languedoc-Roussillon, que l'architecture une fois en place se dessine un paysage, et d'autre part, qu'une certaine unité de l'espace urbain soit réalisé. La voie primaire de circulation a été placée à la limite de la zone battue par les embruns salés. Au Nord de cette voie, le micro climat naturel y appelle les villas et leurs jardins; au sud, le tissu urbain serré et les pyramides, permettent aux arbres de pousser à l'abri des constructions." Jean Balladur.





#### 4) Identifier les polarités existantes

La carte des principales polarités de la Grande-Motte permet de mettre en lumière les principaux secteurs générateurs d'attractivité et de circulations, voir de densité urbaine, et en corollaire, de pointer les quartiers peu pourvus d'aménités urbaines.

Nous distinguons ici deux principaux types de centralités : les polarités économiques, constituées des principales concentrations de commerces et services ainsi que des activités artisanales d'une part, et les polarités d'équipements publics et de loisirs d'autre part.

Ces centralités seront à considérer dans la conception et la programmation des sites potentiels de densification. Ainsi, les secteurs éloignés des principales polarités économiques devront notamment faire l'objet d'une mixité fonctionnelle permettant l'intégration de commerces et services de proximité permanents. Il s'agira également d'assurer une bonne connectivité, notamment piétonne, des sites de projet avec ces principales aménités urbaines. Plus généralement, ces polarités économiques et polarités d'équipements publics et de loisirs seront à considérer dans le cadre de la gestion des parkings publics et de leur possible relocalisation.

Les activités économiques de la Grande-Motte, tournées essentiellement vers les commerces et services, se concentrent au niveau du pôle majeur de l'hyper-centre autour de l'Avenue de l'Europe, et d'un pôle secondaire autour du port (commerces et restaurants du port de plaisance, et zone artisanale). Ces secteurs de la ville, qui constituent des centralités à part entière, concentrent également une grande part d'activités économiques saisonnières.

En dehors de ces principales polarités économiques du centre-ville, les quartiers adjacents sont quant à eux très peu pourvus en terme de commerces et services (1 polarité économique de proximité permanente à l'entrée du Ponant, et 3 polarités secondaires et de proximités à caractère saisonnier dans le quartier du couchant).

Les principales polarités d'équipements publics et de loisirs, quant à elles, se concentrent au niveau de lieux stratégiques et touristiques plus répartis sur les différents quartiers de la Grande-Motte, à savoir :

- Le centre-ville, qui concentre tout à la fois une polarité administrative (mairie, police, gendarmerie, poste) et une polarité culturelle, culturelle (église, synagogue) et éducative (école de musique, centre culturel et école maternelle) ;
- Le bord de mer et le port de plaisance, qui comprennent une grande part d'activités saisonnières (activités nautiques, restaurants...)
- Le Ponant, offrant un panel riche et varié d'activités sportives, touristiques et de loisirs réparties sur 2 principaux sites : la « Plaine des Jeux » au cœur de la Pinède (tennis, parc aquatique, club d'aviron, parcours aventure, VVF, aire de pique-nique...), et le Port Grégau (base nautique et golf) ;
- La Petite Motte (Parc des Sports, Palais des Sports, centre équestre, collège et Lycée).



## 5) Révéler le potentiel d'intensification

En phase diagnostic, une étude urbaine intitulée « *Les conditions d'une mutation assumée* » a été conduite afin, d'une part, d'identifier le potentiel mutable du tissu urbain et, d'autre part, d'exposer une première approche d'intensification urbaine sur chaque secteur identifié, en tenant compte des formes urbaines et architecturales de La Grande-Motte. L'objet de cette étude était de révéler aux élus le « champ des possibles » afin de susciter une réflexion sur le renouvellement voulu et contextualisé de la ville.

L'ensemble des 17 sites mutables identifiés par l'étude urbaine concerne des sites de réinvestissement : parkings extérieurs (privés ou publics) ou bâtiments peu denses offrant des potentiels d'intensification. L'analyse de chaque site a donné lieu à une hypothèse d'aménagement permettant de déterminer un potentiel de production de logements et de diversification des fonctions urbaines.

### **L'étude de densification est jointe au présent diagnostic.**

Pour information, et au regard d'un ensemble de paramètres, urbanistiques, politiques, temporels ou légaux, les élus se sont positionnés dans les phases ultérieures de travail sur seulement 13 secteurs sur les 16 secteurs initialement étudiés.

*Les deux cartes ci-après sont issues de l'étude de densification.*





### Les enjeux en résumé

*La Grande Motte innove en créant un nouveau type de tissu urbain ouvert mais non lâche : pas de front de mer stricto sensu mais des quartiers reliés par tout un réseau différencié de voies de communication où les modes doux ont toute leur place. Ce réseau fonctionnel se traduit par une trame paysagère où le végétal n'est pas un élément de décoration, mais un élément qui joue à « jeux égal » avec les espaces bâtis. Classé au « Patrimoine du XX ème siècle », La Grande Motte ne peut plus s'étendre : elle doit se développer sur elle-même en pointant des secteurs de densification qui devront prendre toute la mesure d'un contexte et d'une pensée urbaine affirmée.*

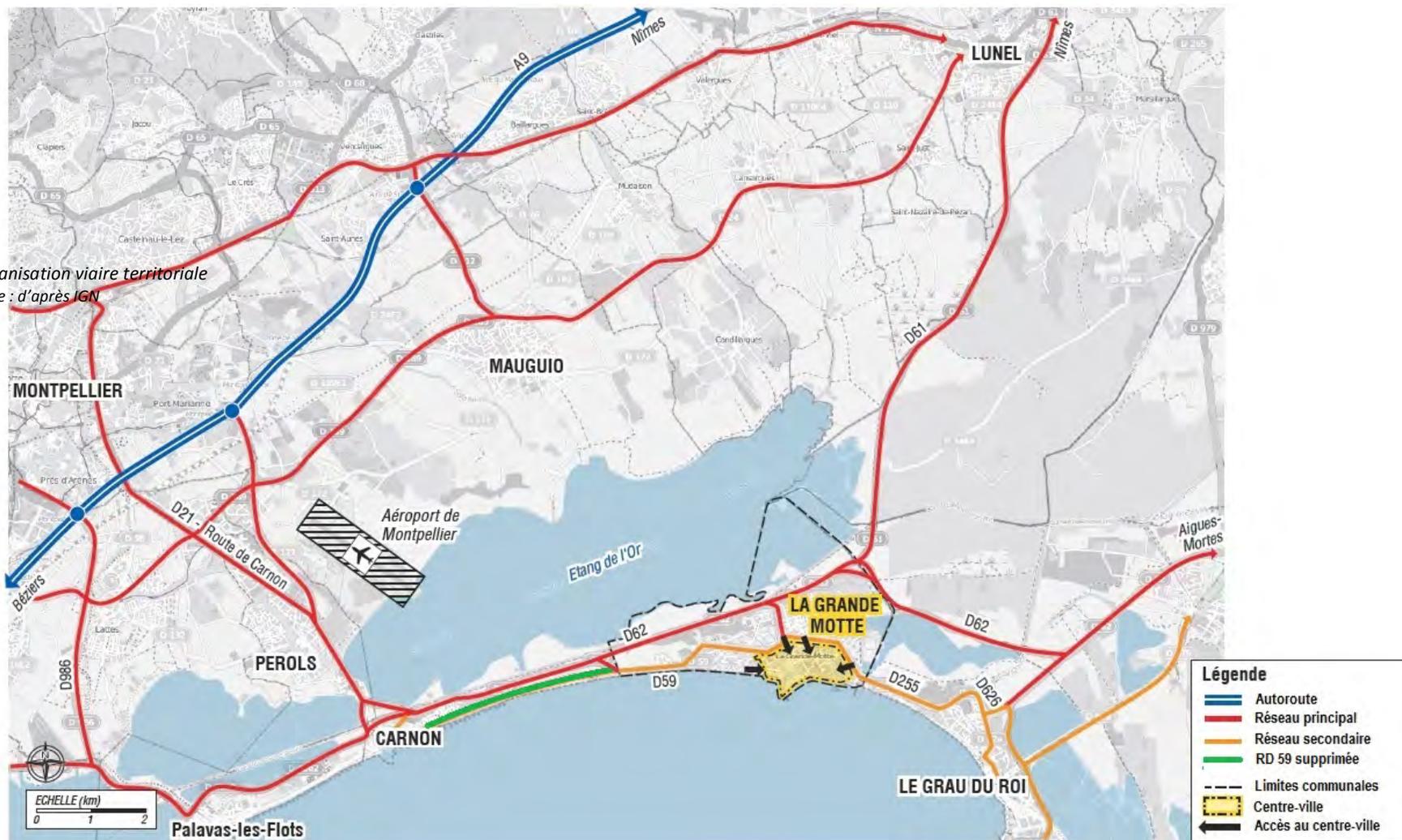
TITRE 2 :

# CONTEXTE FONCTIONNEL ET DYNAMIQUES EN PLACE



I : LES TRANSPORTS ET LES DEPLACEMENTS

L'organisation viaire territoriale  
Source : d'après IGN



Source : Rapport de diagnostic du stationnement, 2014 TRANSITEC

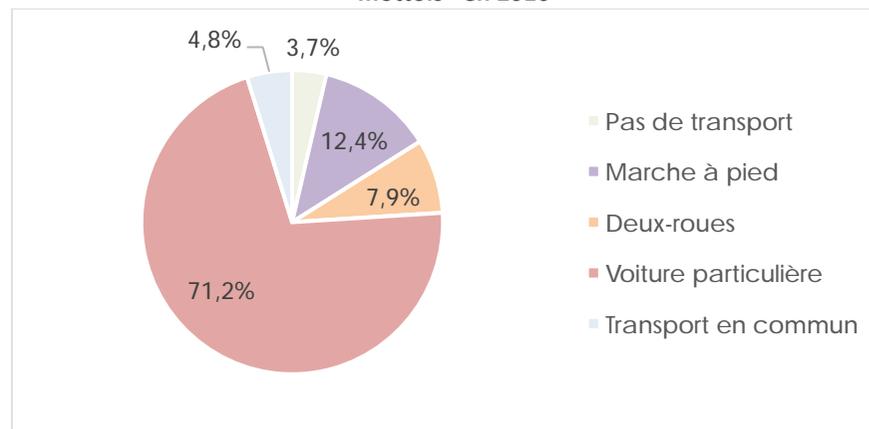
### A- LA MOBILITE

La mobilité, tous modes confondus, sur la commune de La Grande-Motte est modérée, plus faible que celle de la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or et, de façon plus large, que celle de l'agglomération Montpellieraine. **Elle se distingue cependant des communes avoisinantes par des caractéristiques spécifiques :**

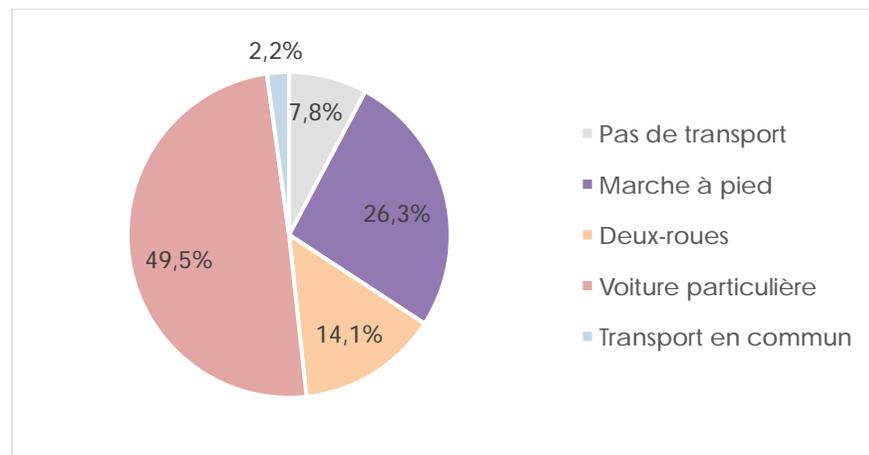
- Part prégnante des modes doux (déplacements à pied et en deux roues) représentant 39 % des modes de déplacements,
- En conséquence, part modérée de la voiture (58 % de l'ensemble des modes) ;
- Part très faible des transports collectifs (3%).

Mobilité détaillée par mode									
	Marche à pied		Transports collectifs		Voiture particulière		deux roues		TOTAL
	Nb d/j	%	Nb d/j	%	Nb d/j	%	Nb d/j	%	
La Grande Motte	1,04	31%	0,09	3%	1,94	58%	0,25	8%	3,32
Total CCPO	0,95	24%	0,17	4%	2,61	67%	0,17	4%	3,90
Total Agglo Montpellier	1,04	27%	0,32	8%	2,41	61%	0,15	4%	3,92

Part modale des déplacements domicile-travail de l'ensemble des actifs grand-mottois\* en 2010



Part modale des déplacements domicile-travail des actifs grand-mottois\* travaillant à la Grande-Motte en 2010



Source : INSEE 2010

\*Actifs de 15 ans et plus ayant un emploi

Si l'analyse de l'utilisation des modes de transport dans les déplacements domicile-travail montre l'importance des modes de déplacements doux à La Grande-Motte, il convient de la détailler.

En effet, 12,4 % des actifs occupés vont au travail à pied et 7,9 en deux-roues, contre respectivement 7,8 et 5,2 % dans l'Hérault.

Parmi les actifs travaillant à La Grande-Motte, cette part est encore plus importante et représente près des trois-quarts des déplacements domicile-travail : 26,3 % à pied, 14,1 % en deux-roues.

En revanche, la part modale des transports en commun est faible et représente 4,8 % contre 7,8 à l'échelle départementale.

## B- LA CIRCULATION ROUTIERE ET LE STATIONNEMENT

Une étude, menée en 2001 par le CETE Méditerranée, a concerné le plan de circulation et de stationnement de la Ville de la Grande Motte. Ce sont les données les plus récentes disponibles en matière de circulation. Elles concernent les comptages automatiques et directionnels, enquêtes origine/destination.

Concernant le stationnement, une étude a été lancée par la Ville en vue de la construction d'un parking en silo en entrée de ville. Le rapport de diagnostic rendu en avril 2014 a permis l'actualisation des données.

### 1) La circulation générale

**La ville est avant tout desservie par la RD 62** où ont circulé en moyenne 32 400 véhicules par jour en 2007 et 47 700 véhicules par jours en période estivale (DDE, 2007).

L'entrée par la RD 59 en provenance de Carnon par Le Grand Travers représentait 14 000 véhicules/jour. Depuis le printemps 2014, cet axe a été supprimé et remplacé par une piste non goudronnée le long de la RD 62.

L'entrée est par la RD 255 depuis Le Grau-du-Roi est empruntée par 15 à 16 000 véhicules/jour. Les comptages réalisés en période moyenne montrent des baisses de trafic de l'ordre de 30 à 40 % par rapport à la saison estivale.

### Entrée principale de La Grande Motte à partir de la RD 62



Des voies supportent des trafics assez lourds (trafics de l'ordre de 10 à 20 000 véhicules/jour en été) et structurent le réseau primaire : un axe Est-Ouest avenue du Grau du Roi / de Lattre de Tassigny et un axe pénétrant avenue de Montpellier, auxquels il faut rajouter les voies de « protection » du centre-ville (Quai Pompidou, rue du Casino, rue Mistral, avenues de Melgueil et Jean Bene), et certaines voies d'échanges entre les quartiers décentrés et le centre-ville (notamment avenue Robert Fages et avenue de l'Europe).

### L'étude sur le stationnement propose le diagnostic structurel suivant :

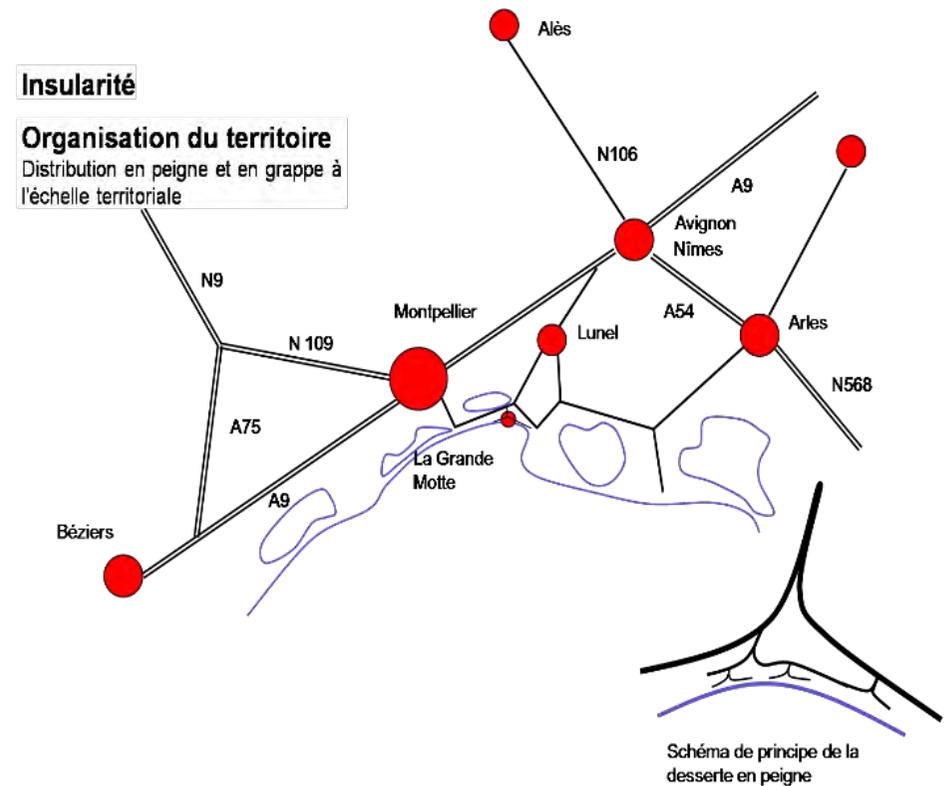
- L'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny (D59) et l'avenue du Général Leclerc (D62 E1) forment une dorsale autour du centre-ville de La Grande-Motte, à partir de laquelle s'organise l'accessibilité aux différents quartiers de la commune. La hiérarchie du réseau routier sur le centre-ville mise en évidence appuie ce fonctionnement. Les allées résidentielles sont desservies en impasses depuis un réseau secondaire desservant une poche d'accessibilité. Ce mode de fonctionnement permet d'éviter le trafic de transit à travers les quartiers.

- Les commerces et restaurants se répartissent naturellement le long du front de mer et à proximité du Port. Les quelques surfaces commerciales alimentaires importantes sont plus proches de la dorsale, et les équipements culturels et de loisirs sont répartis sur tout le centre. On peut déjà remarquer que si certains parkings sont positionnés le long de la dorsale (parking du centre-ville, parking Couchant 1), l'accès à d'autres parkings (Parking du Port, Place du 1<sup>er</sup> octobre 1974) implique une traversée de tout le centre-ville de la Grande Motte. La taille de ces parkings implique une génération de trafic non négligeable, qui impacte fortement la circulation au cœur du centre-ville.

Les charges de trafic représentées sur la figure ci-après datent de 2001. Elles offrent néanmoins des ordres de grandeur du trafic routier en période estivale dans la commune.

Le volume du trafic est très important dans le centre-ville : plus de 19 000 véhicules par jour sur l'avenue Melgueil et 13 000 sur l'avenue Pierre Racine.

À noter que les enquêtes de 2001, reprises dans le diagnostic du stationnement (TRANSITEC, 2014), mettent en évidence la part significative du trafic lié à la recherche de places de stationnement comptée dans le volume total du trafic.



Source : Schéma Directeur



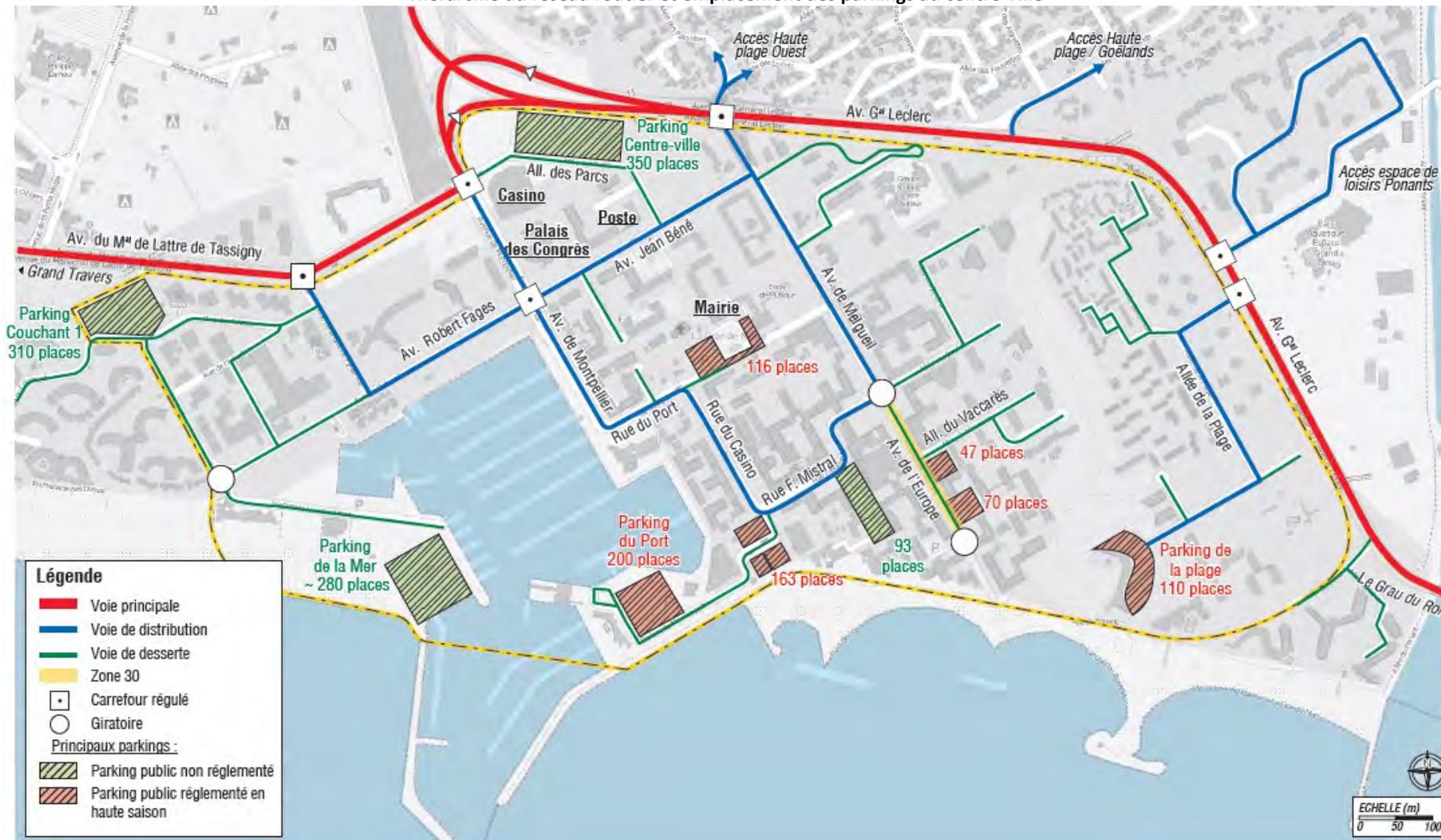
**Quelques éléments de diagnostic de fonctionnement sont intéressants à rappeler :**

- Depuis le printemps 2014, la RD 59 reliant Carnon à la Grande-Motte est supprimée. En remplacement, une piste de circulation est créée en retrait de la plage parallèlement à la RD62. La limitation du trafic devrait permettre la réduction de la congestion à l'entrée ouest par l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny.
- Les routes des plages, très fréquentées en période estivale, subissent des problèmes de saturation routière. Il se pose notamment un problème d'accès à la RD 62 lorsque les plages se vident en fin d'après-midi.
- La voirie structurante Est-Ouest (avenues du Grau du Roi et de Lattre de Tassigny), occasionne une coupure urbaine et représente un passage obligé pour rentrer et sortir des quartiers situés de part et d'autre. Cela pose donc le problème de la concentration des trafics sur ces axes.



Source : Schéma Directeur

Hiéarchie du réseau routier et emplacement des parkings au centre-ville\*



## 2) Le stationnement

Dans le but de mettre en cohérence la gestion du stationnement, la commune de La Grande-Motte a lancé une étude sur le stationnement. La programmation d'un parking en silo en entrée de ville est associée à cette étude. L'équipe pluridisciplinaire composée de TRANSITEC, IRIS Conseil et l'AAUPC a rendu en avril 2014 le diagnostic de la situation actuelle, première étape de la phase d'étude globale du stationnement.

L'analyse suivante est issue du rapport de diagnostic. L'étude se focalise essentiellement sur le périmètre du centre-ville de La Grande-Motte.

A noter qu'à l'issue de cette étude, la ville a modifié sa politique de gestion du stationnement dès la saison 2015, ces modifications sont détaillées dans les pages suivantes.

### À L'ECHELLE DE LA COMMUNE, IL EXISTE 6 AIRES PRINCIPALES DE STATIONNEMENT :

- Le parking du centre-ville (350 places) ;
- Le parking de la mer (capacité estimée à 280 places) ;
- Le parking du Port (204 places auxquelles s'ajoutent 167 places de la place du forum et 78 places de l'esplanade Maurice Justin) ;

- Le parking du Ponant ;
- Le parking du Couchant ;
- Le parking du Grand-Travers.

L'offre de stationnement est complétée au centre-ville par des zones de stationnement de plus de 100 places non jalonnées :

- Le parking du Couchant 1 (310 places). Il est situé à proximité de l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny, éloigné des secteurs commerciaux et touristiques mais proche de la place du Couchant ;
- Le parking du Point Zéro (116 places). Il est situé à l'est de la coulée verte et est accessible sans traverser le centre-ville ;
- Le parking de la mairie (116 places dont 14 réservées).

Localisation des 6 parkings jalonnés de La Grande-Motte



Source : [www.lagrandemotte.fr](http://www.lagrandemotte.fr)

## À L'ECHELLE DU CENTRE-VILLE

En 2014, le centre-ville (périmètre élargi comprenant le secteur portuaire ouest, et les quartiers du point zéro) compte 3 755 places de stationnement public. 40 % sont situées sur des parkings de plus de 100 places (1504 places) et 60 % des places sont situées le long de la voirie ou sur des aires de stationnement de moins de 100 places.

L'offre en stationnement est importante au regard de la taille de la ville mais se justifie par la forte fréquentation touristique.

### L'offre de stationnement non réglementé

Sur ce périmètre, les trois-quarts des places sont gratuits et illimités (2830 places) et un quart réglementés (925 places).

Parmi l'offre de stationnement gratuite et illimitée, 1 575 places sont situées sur parking et 1 255 sur voirie.

### L'offre de stationnement réglementé

Parmi les 925 places réglementées, 750 sont des places de stationnement payant limité à 8h. 175 places sont réparties entre des emplacements réservés (personnes à mobilité réduite, livraisons, taxis, etc.), des zones de stationnement gratuit limité à 45 minutes et des « places minutes » où le stationnement est limité à 15 minutes.

Le stationnement est majoritairement gratuit à la Grande-Motte où seulement 13 % des places sont payantes, notamment sur l'avenue de l'Europe. 3 zones de stationnement deviennent payantes en période estivale :

- En zone du forum et de l'esplanade ;
- En zone du Point Zéro ;
- Parking du Grand Travers.

Depuis 2015, suite à la mise en place de la nouvelle politique de gestion du stationnement, ce secteur compte désormais 1 310 places non réglementées, 66 places de stationnement minute, 1 744 places en zone verte et 475 places en zone orange.

La zone verte est payante uniquement du 1<sup>er</sup> avril au 30 septembre. Elle s'étend principalement sur l'Avenue R. Fages, l'Avenue J. Bene, l'Allée Saint-Augustin, entre la Rue du Port et la Place du 1<sup>er</sup> Octobre 1974, une partie de l'Avenue de Melgueil, l'Esplanade M. Justin et le parking du Port, la Place P. Valéry, l'Allée de l'Epi, la Place des Tritons, la Place des Cosmonautes, la Place Saint-Exupéry, l'Allée du Vaccarès, une partie de l'Allée des Jardins et de l'Allée A. Malraux, l'Allée de la Plage, ainsi que l'Allée des Joncs.

La zone orange quant à elle est payante toute l'année mais avec une plage horaire plus importante en période estivale. Elle concerne essentiellement le Quai G. Pompidou (particularité : stationnement gratuit côté port du 01/10 au 31/03), la Rue du Port, l'Avenue P. Racine, la Rue F. Mistral, l'Avenue de l'Europe, ainsi qu'une partie de l'Avenue de Melgueil et de l'Allée des Jardins.

A noter toutefois qu'à l'intérieur de ces zones, de nombreux « arrêts minutes » permettent un stationnement gratuit pendant 15 minutes.

Modalités de stationnement depuis juillet 2015

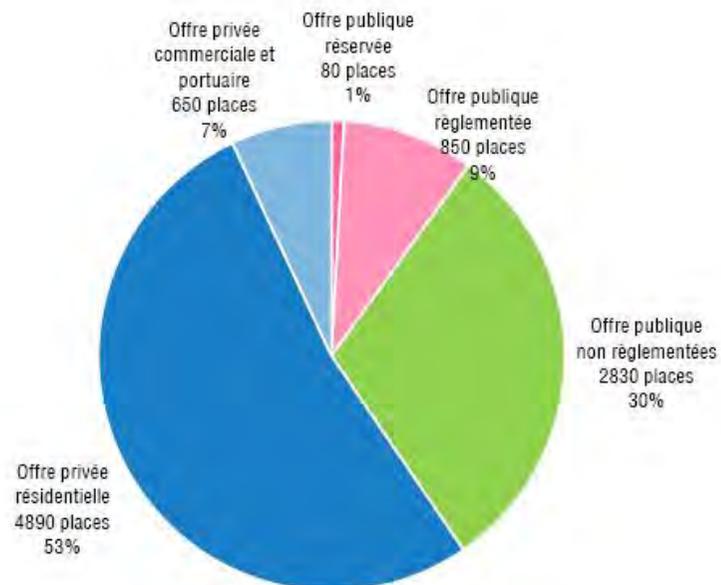


### Extrait de l'étude stationnement avant mise en place de la nouvelle politique de stationnement

Concernant l'offre privée de stationnement, le périmètre du centre-ville compte 7175 logements et 4890 places résidentielles.

Ainsi, près de 68 % des logements possèdent une place de stationnement. L'étude a montré que l'offre de stationnement privé correspond à la demande, mais que 40 % des résidents stationnent sur des places publiques. Cela peut s'expliquer par un usage détourné des boxes, à la possession de plusieurs véhicules par ménage, à une location d'appartements sans location de stationnement, ou tout simplement au fait que les usagers ne prennent pas la peine de rentrer dans les espaces privés.

### Répartition de l'ensemble de l'offre de stationnement du centre-ville



Source : Rapport de diagnostic du stationnement, 2014 TRANSITEC

### Une forte demande tout au long de l'année, mais des usages différenciés entre haute et basse saison

Le taux d'occupation est le rapport entre le nombre de véhicules licites stationnés sur l'offre en stationnement existante. Le taux de congestion est le rapport du nombre de véhicules licites et illicites stationnés sur la voirie sur l'offre existante.

Des enquêtes réalisées dans le cadre de l'étude sur le stationnement ont permis d'évaluer les taux d'occupation et de rotation des parkings du centre-ville selon les saisons.

#### EN HAUTE SAISON

En haute saison, les zones de stationnement du centre-ville sont saturées à tout moment de la journée. Les parkings périphériques, peu occupés la nuit, répondent dans la journée à des demandes plus ponctuelles liées à des activités de plage ou de soirée.

La forte pression se traduit par du stationnement illicite souvent gênant estimé à plus de 300 véhicules dans l'après-midi ou en soirée.

**Stationnement gênant en double file ou sur arrêt de bus...**

...alors que le parking de la Capitainerie est pratiquement vide



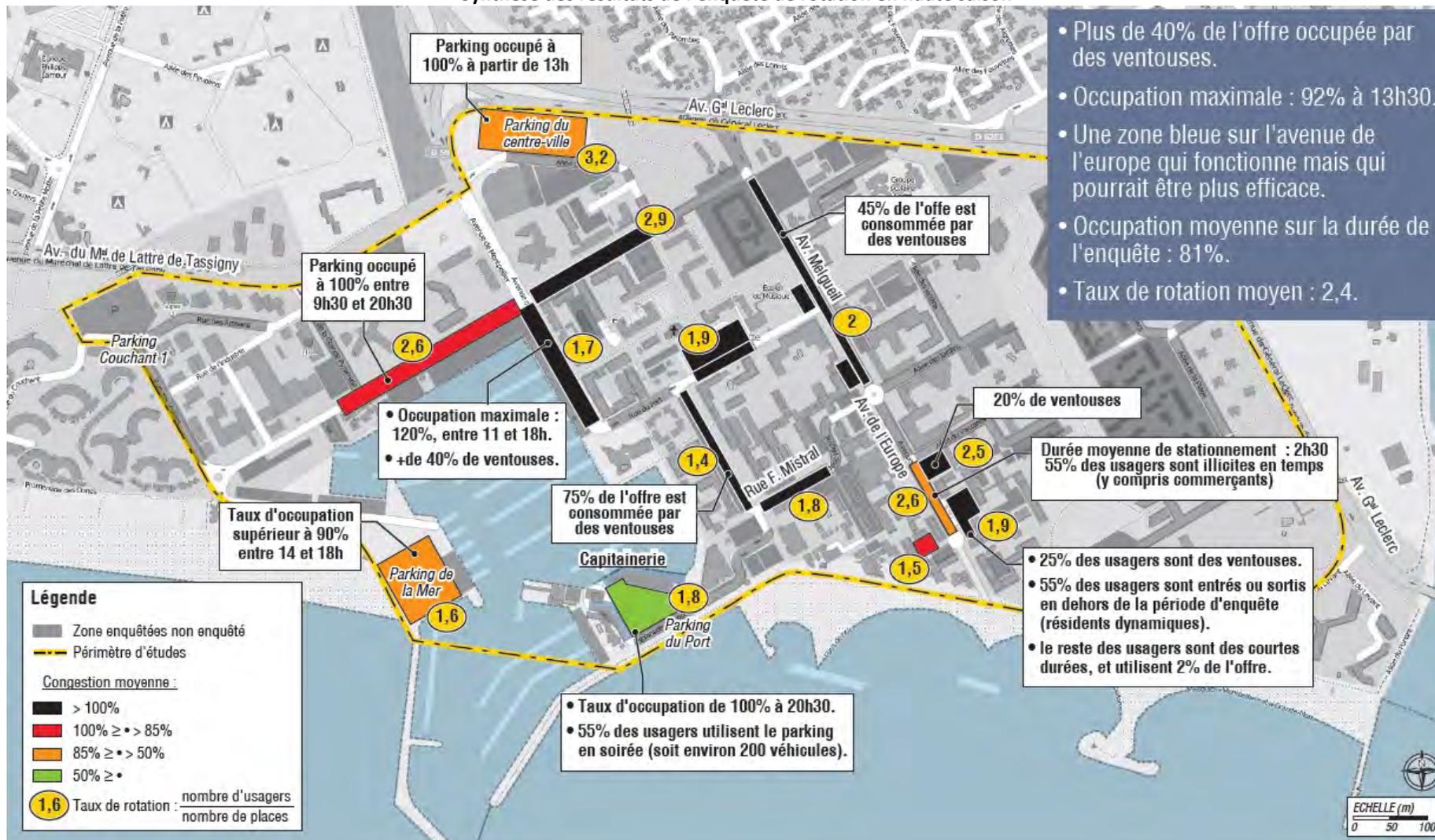
Les taux de rotation sont faibles : les usagers stationnent pour de longues durées (plusieurs heures) voire de très longues durées (plusieurs jours).

Les résultats des enquêtes extrapolées à l'ensemble du centre-ville estiment à 7000 le nombre d'usagers qui stationnent quotidiennement. 2000 sont des véhicules de résidents permanents ou temporaires (vacanciers), et 5000 sont des véhicules de visiteurs.

Les usages de l'offre publique de stationnement sont différenciés selon la proximité au centre-ville et au bord de mer :

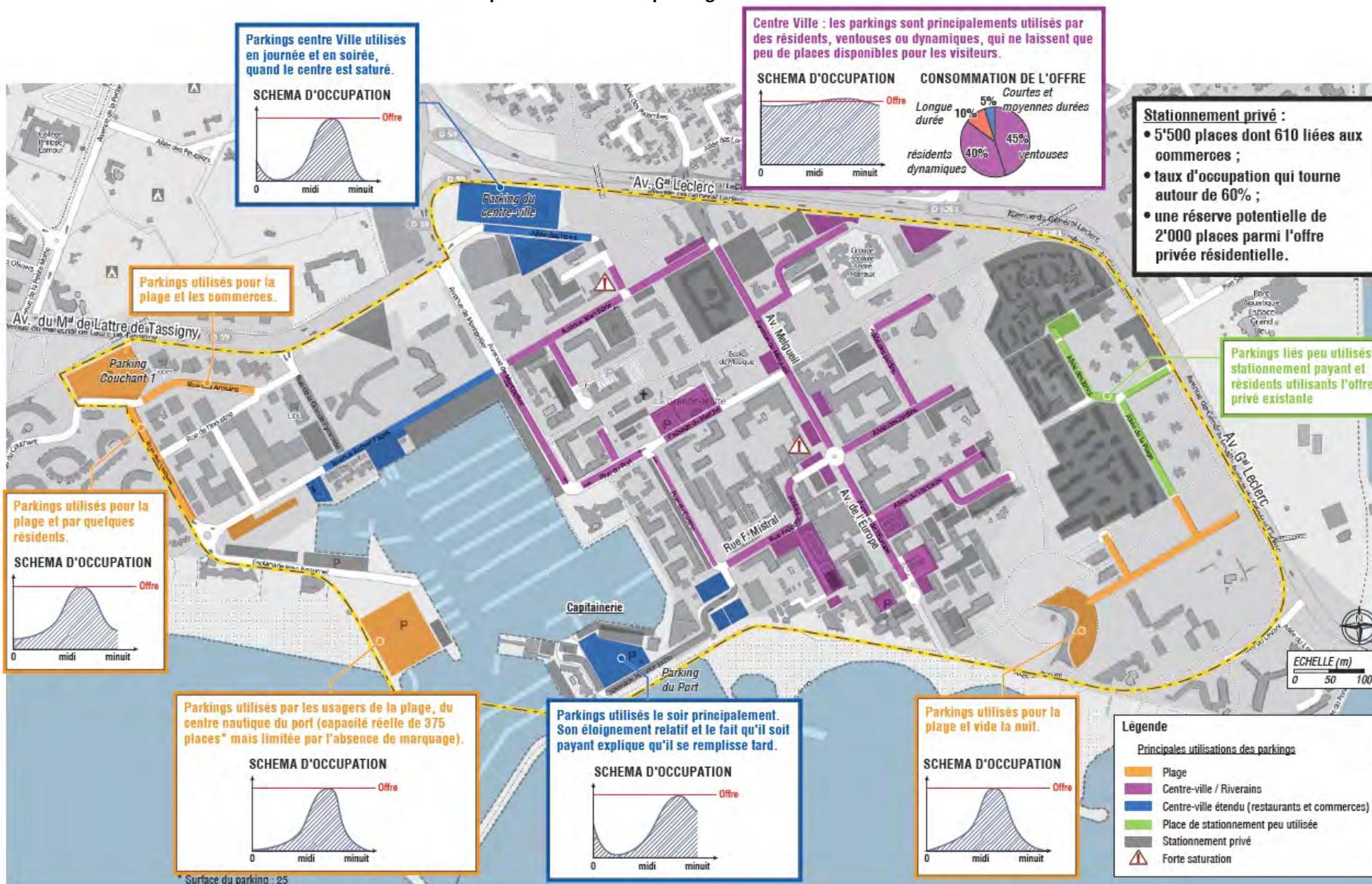
- Le cœur de ville autour des commerces et services publics est occupé à toute heure de la journée, en majorité par du stationnement résident, laissant peu de place au stationnement de courte durée ;
- Des parkings périphériques permettent un accès facilité à la plage et aux activités nautiques comme les parkings du Port, du Couchant 1 et du Point Zéro ;
- En l'absence de places dans le centre-ville les places entre le cœur de ville et la périphérie se remplissent au fur et à mesure ;
- Dans la partie nord du centre-ville, le taux d'occupation est faible. Il est en partie lié à une faible demande résidentielle. La poche de stationnement au niveau de l'allée des Joncs est très peu utilisée. Éloignée du centre-ville et de la place, le stationnement sur voirie y est de plus payant.

Synthèse des résultats de l'enquête de rotation en haute saison



Source : Rapport de diagnostic du stationnement, 2014 TRANSITEC

Principale utilisation des parkings en haute saison



Source : Rapport de diagnostic du stationnement, 2014 TRANSITEC

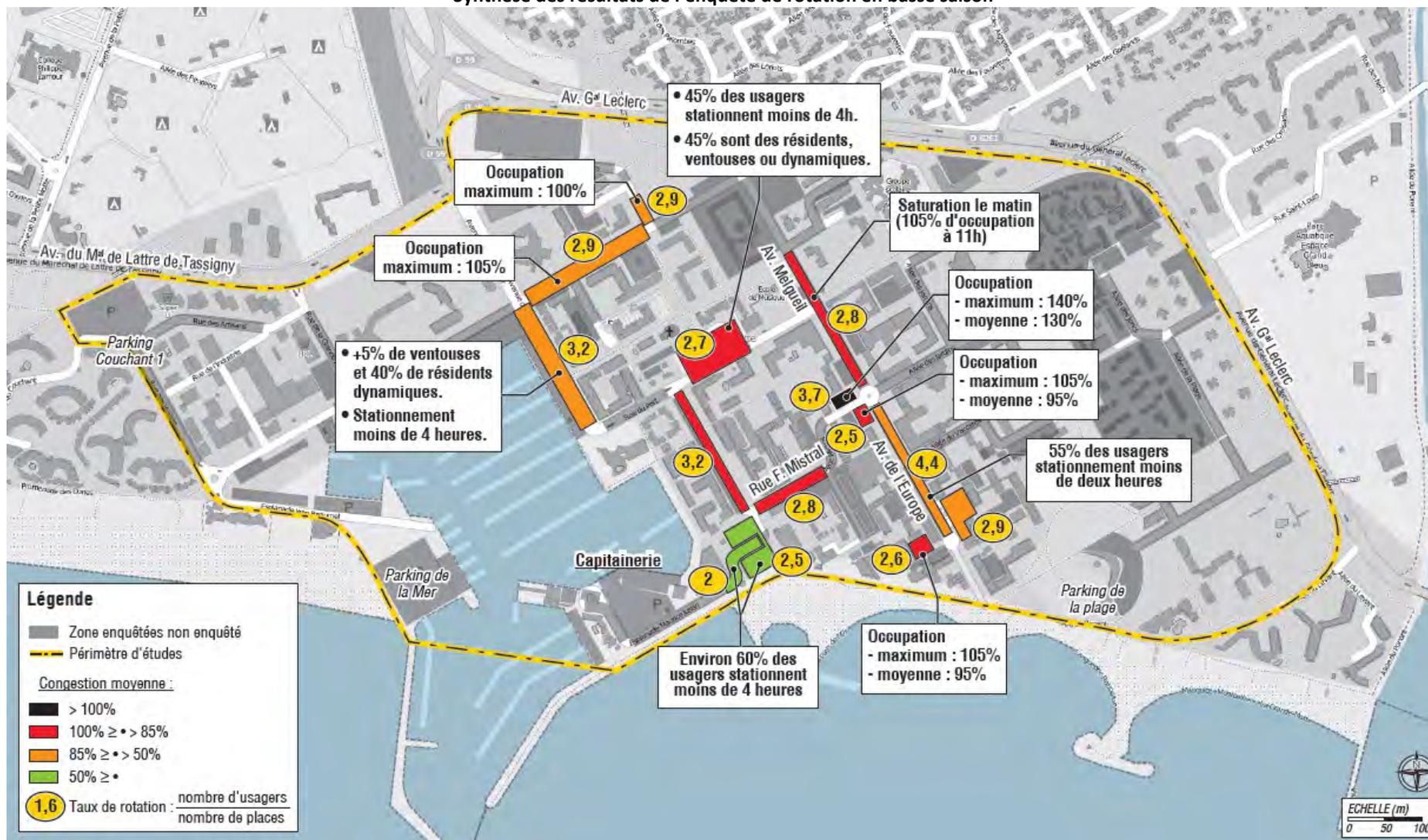
**EN BASSE SAISON**

L'occupation du cœur du centre-ville reste supérieure à 50 % la nuit, ce qui montre une demande résidentielle hors saison importante.

En journée, le secteur du centre-ville atteint ponctuellement des pics de saturation dus à la présence de commerces et de services. C'est la différence majeure avec la haute saison où la demande de courte durée était faible. Il en est déduit que l'offre mise à disposition des visiteurs en haute saison a un effet pervers sur les pratiques des riverains en basse saison qui ont alors un usage plus important de la voiture.

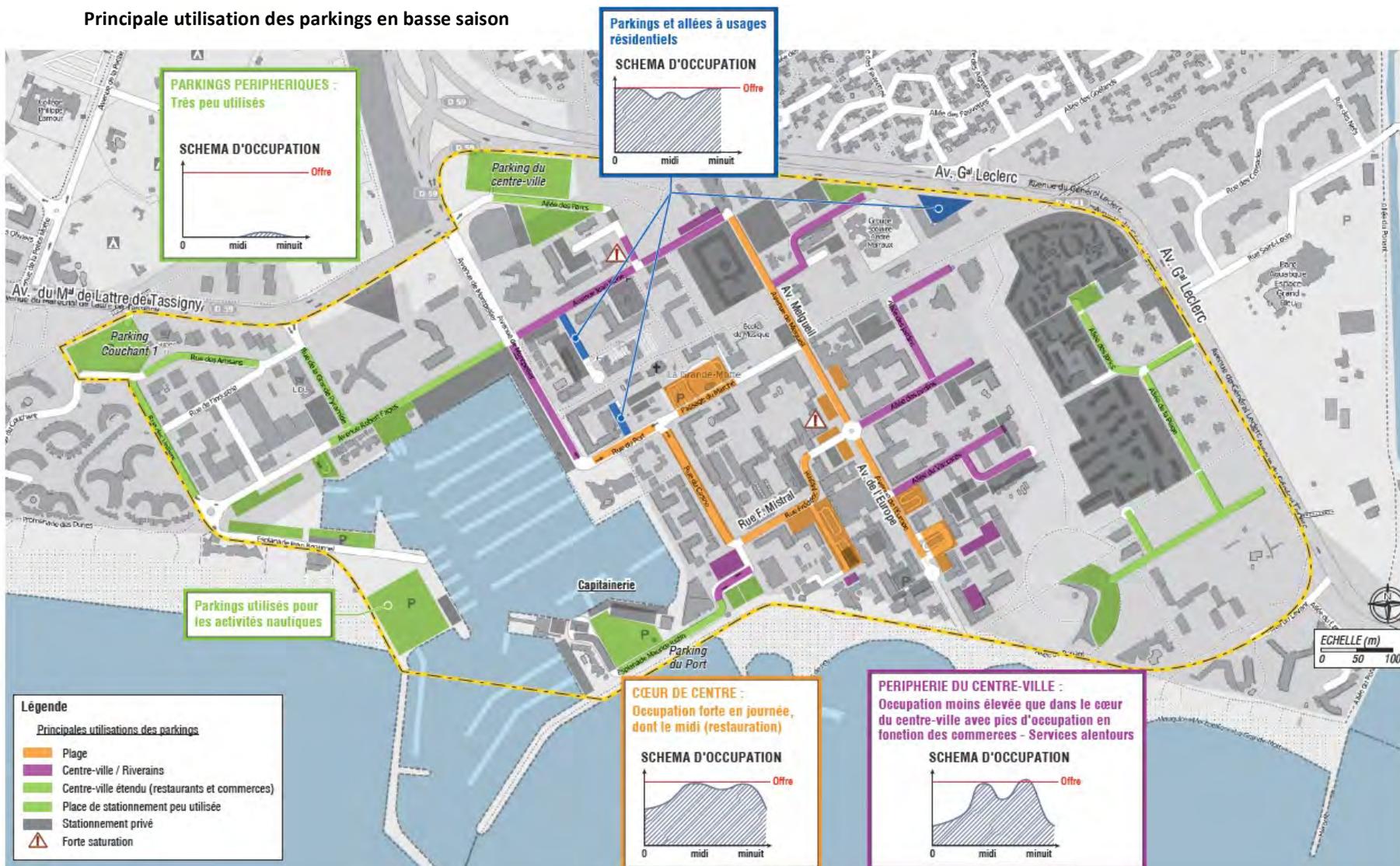
De façon générale, si l'occupation est moins élevée qu'en haute saison, elle reste élevée sur le cœur du centre-ville. Les taux de rotation sont plus importants : les places sont disponibles pour du stationnement de courte et de moyenne durées.

Synthèse des résultats de l'enquête de rotation en basse saison



Source : Rapport de diagnostic du stationnement, 2014 TRANSITEC

Principale utilisation des parkings en basse saison



Source : Rapport de diagnostic du stationnement, 2014 TRANSITEC

**Conclusions générales du « diagnostic stationnement » :**

- Le stationnement occupe une surface considérable de l'espace public (4 hectares) à laquelle s'ajoute le stationnement sauvage ;
- Le stationnement est le premier générateur de trafic routier : si la rotation est faible, l'offre est abondante. La saturation des parkings entraîne des flux générés par des automobilistes en recherche de place ;
- La demande en stationnement augmente considérablement en haute saison avec la fréquentation touristique ;
- Il existe une forte demande résidentielle : de nombreux résidents, permanents ou temporaires, utilisent très peu leur voiture à l'intérieur de la commune ;
- La demande en stationnement est plus importante dans l'après-midi et en soirée : liée à l'attrait de la plage, casino, restaurants, etc.

**Les sujets de réflexion proposés par l'étude dans le cadre de la définition des enjeux et des orientations sont :**

- L'organisation des usagers dans l'espace ; en d'autres termes : "qui doit stationner où" ? Cette question est à la base de toute réflexion et doit reposer sur une volonté politique de structurer les usagers dans l'espace ;
- Le rôle du parking silo (et sa capacité associée). Ce sujet découle directement du précédent. Il pose toutefois la question sensible de l'équilibre économique du projet, qui pourrait être complexe dans la mesure où les usagers de courte durée représentent la portion congrue de la demande ;
- La suppression d'offre sur l'espace public. Ce sujet doit être porté par les élus pour être développé. Il peut s'articuler très naturelle-

ment avec le projet de parking silo et de réorganisation de la demande et fournir l'occasion de réduire la place de la voiture dans La Grande Motte. Son enjeu est toutefois fortement lié à l'impact du projet de l'extension du port, qui va déjà naturellement réduire fortement l'offre de stationnement ;

- La politique de stationnement tout au long de l'année. Il s'agit de définir si la réglementation doit évoluer durant les périodes de l'année et dans quelle mesure. En effet, le diagnostic met en évidence des comportements très différents entre haute et basse saison. Malgré tout, il est nécessaire d'assurer une cohérence et une lisibilité pour les usagers, et d'intégrer ce paramètre de variabilité saisonnière dans l'analyse économique du plan de stationnement.

**Suite à cette étude réalisée en 2014, et comme indiqué précédemment, la ville a donc opté pour une modification de sa réglementation dès juillet 2015.**

A ce jour, les bilans des deux saisons montrent :

- Sur les pratiques des usagers en matière de stationnement
  - Une réduction forte du stationnement sauvage
  - Un report des pendulaires vers l'offre privée et le parking centre-ville, offrant plus de places aux visiteurs au cœur
  - Un meilleur équilibrage de la demande entre les quartiers
- Sur l'impact sur l'attractivité du centre-ville de La Grande-Motte
  - Pas d'impact sur la fréquentation en haute saison
  - Un impact possible sur la fréquentation en mi saison
- Sur l'appropriation par les usagers
  - Un bon fonctionnement des abonnements : gros succès de l'abonnement vert hebdomadaire et abonnement orange dissuasif
  - Une demande des commerçants de disposer de plus d'abonnements

## C- LES TRANSPORTS PUBLICS

La part des transports publics est assez faible. Elle ne représente que 3 % des déplacements tous modes et 4 % des modes motorisés.

### 2 LIGNES DE CARS DEPARTEMENTAUX



La ligne 106 Hérault Transports du Conseil Général de l'Hérault, assurant la liaison Montpellier (Odysseum) / Aigues-Mortes avec 12 liaisons par jour et par sens assurées. En haute saison, la fréquence est augmentée jusqu'à un bus par quart d'heure.

La Grande-Motte bénéficie d'une bonne desserte locale avec la présence de nombreux arrêts.

Cette ligne est plus utilisée l'été, période où les services sont renforcés. Les temps de parcours sont par contre très longs entre Montpellier et le Centre de la Grande Motte (environ 70 minutes), non concurrentiels avec la voiture. Cette ligne transporte (en intégrant Carnon et le Grau du Roi) près de 200.000 personnes par an dont 40 % pendant l'été.

La ligne C32 Ed'Gard du Conseil Général du Gard assure la liaison entre Nîmes et La Grande-Motte en passant notamment par le Grau-du-Roi et Aigues-Mortes. Elle dessert 6 arrêts à la Grande-Motte.

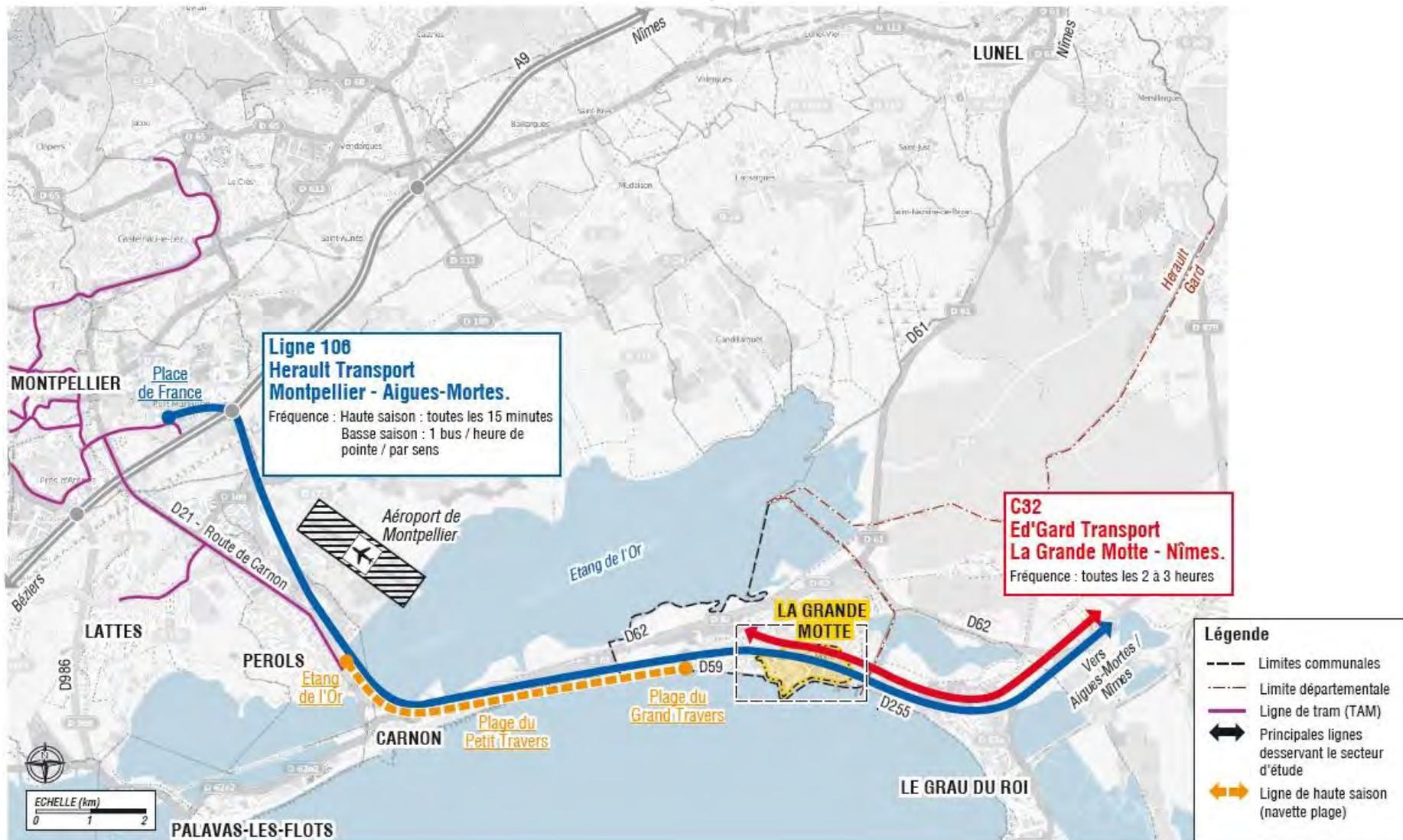
Le nombre de services est assez limité (6 à 7 trajets pendant les périodes scolaires selon le sens) et satisfait uniquement à une demande de transport longue distance. Par ailleurs, les temps de parcours entre La Grande-Motte et Nîmes sont également longs (plus de 90 minutes).

En haute saison, l'offre est complétée par une **Navette des plages** qui relie le terminus de la ligne 3 de tramway à Pérols (arrêt étang de l'Or) à la plage du Grand-Travers. Le cadencement optimal offre une navette toutes les 12 à 15 minutes dans l'après-midi.

La part modale des TC est donc très faible, les deux lignes départementales n'assurant pas une couverture, une fréquence et une amplitude de service assez performante vis-à-vis de la voiture qui renforce son rôle de mode principal de déplacement dès que l'on sort de la commune.

LA GRANDE-MOTTE-Le Port
LA GRANDE-MOTTE-Goëlands
LA GRANDE-MOTTE-Le Lagon Bleu
LA GRANDE-MOTTE-Le Ponant
LE GRAU-DU-ROI-Camping du Boucanet
LE GRAU-DU-ROI-Centre Hélio Marin
LE GRAU-DU-ROI-Avenue du Mail
LE GRAU-DU-ROI-Argonautes
LE GRAU-DU-ROI-Jet D'eau
LE GRAU-DU-ROI-Cimetière
LE GRAU-DU-ROI-Pont De La Lune
LE GRAU-DU-ROI-Le Trident
LE GRAU-DU-ROI-Le Kaliste
LE GRAU-DU-ROI-La Montjoie
LE GRAU-DU-ROI-Les Tennis
LE GRAU-DU-ROI-Pharmacie
LE GRAU-DU-ROI-Ecole
LE GRAU-DU-ROI-Halte Routière
AIGUES-MORTES-La Pêcherie
AIGUES-MORTES-Mistral
AIGUES-MORTES-Gare Sncf
AIGUES-MORTES-Malamousque
SAINT-LAURENT-D'AIGOUZE-Trouchaud
SAINT-LAURENT-D'AIGOUZE-Monuments aux Morts
AIMARGUES-Aubanel
AIMARGUES-Avenue des Anciens Combattants
AIMARGUES-L'idéal
AIMARGUES-Rue des Courlis
AIMARGUES-ZAC La Garrigue
AUBORD-La Place
NIMES-Vistre
NIMES-Lycée Darboux
NIMES-Lycée Voltaire
NIMES-Soboul
NIMES-Teissier
NIMES-Planas
NIMES-Gare Routière
NIMES-Nemausus
NIMES-Philippe Lamour

Réseau de transport en commun



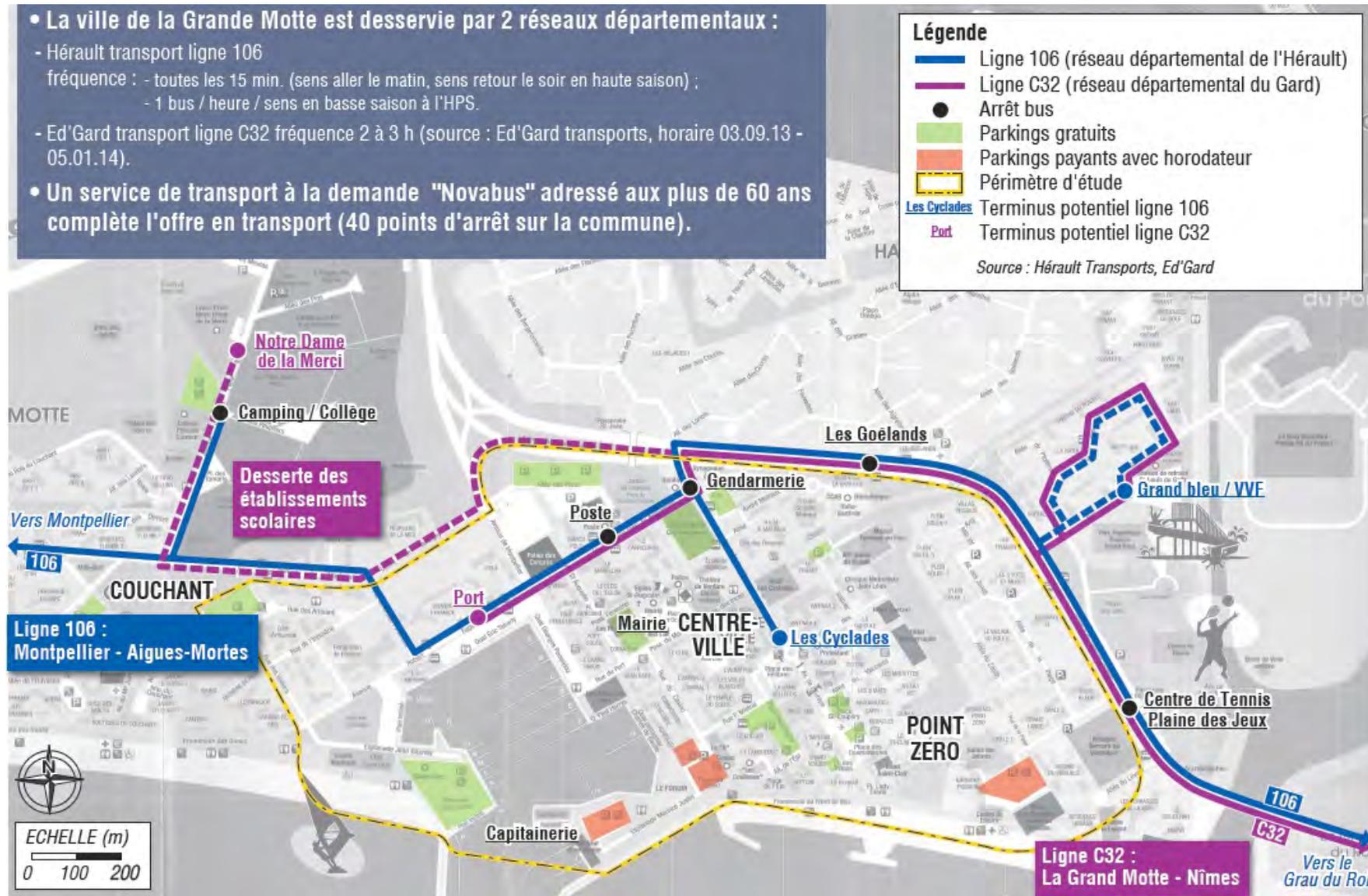
Desserte du centre-ville par les transports en commun

- La ville de la Grande Motte est desservie par 2 réseaux départementaux :
  - Hérault transport ligne 106  
fréquence : - toutes les 15 min. (sens aller le matin, sens retour le soir en haute saison) ;  
- 1 bus / heure / sens en basse saison à l'HPS.
  - Ed'Gard transport ligne C32 fréquence 2 à 3 h (source : Ed'Gard transports, horaire 03.09.13 - 05.01.14).
- Un service de transport à la demande "Novabus" adressé aux plus de 60 ans complète l'offre en transport (40 points d'arrêt sur la commune).

**Légende**

- Ligne 106 (réseau départemental de l'Hérault)
- Ligne C32 (réseau départemental du Gard)
- Arrêt bus
- Parkings gratuits
- Parkings payants avec horodateur
- ▭ Périmètre d'étude
- Les Cyclades Terminus potentiel ligne 106
- Port Terminus potentiel ligne C32

Source : Hérault Transports, Ed'Gard



La taille de la commune ne permet sans doute pas de mettre en place des lignes urbaines encore que la question peut se poser l'été, du fait de l'augmentation considérable de la population. Une expérience a d'ailleurs été menée entre 1997 et 2000, le Petit Bus, n'obtenant pas les résultats escomptés en termes de fréquentation. Il conviendrait de repenser le problème en associant dessertes locales (habitations, centre-ville, plages) et intermodalité (parkings d'échange décentrés), et en travaillant sur les fréquences et amplitudes des services à mettre en place. Notons en effet que les lignes départementales sont empruntées de façon non marginale lors de déplacements internes à la commune.

Il existe depuis l'été 2015 une liaison de transports collectifs entre l'Aéroport et la Grande Motte, à raison de 18 services par jour. La clientèle touristique notamment celle des hôtels ou des Congrès arrive en partie par voie aérienne. Cependant, cette desserte reste peu fréquentée.

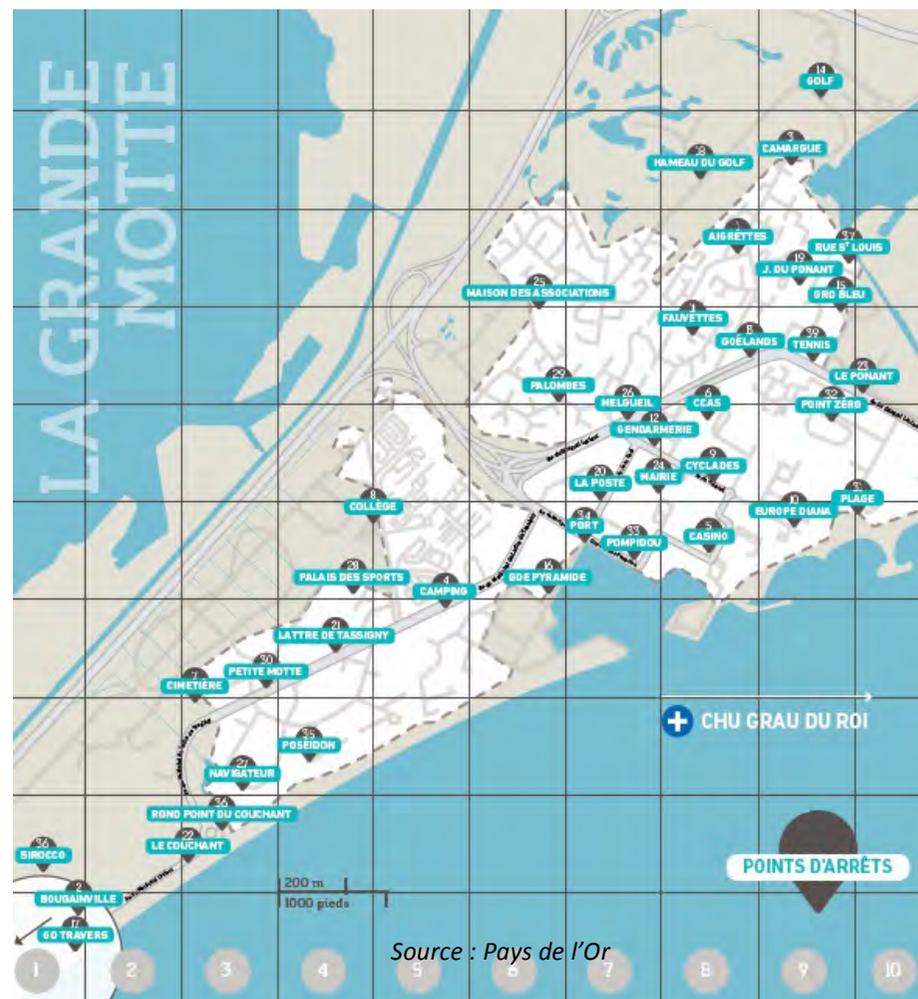
### Le réseau intercommunal du Pays de l'Or

Le service de transport à la demande intercommunal (NOVABUS) permet la desserte de l'ensemble des communes du Pays. Mis en service en 2010 pour les personnes âgées, son offre s'est élargie au 2 janvier 2014 à l'ensemble des habitants du nord du territoire. Sur les autres communes, et notamment à La Grande Motte, le service concerne les personnes de plus de 60 ans et celles à mobilité réduite. Il fonctionne toute l'année du lundi au vendredi entre 8h et 18h.

L'intermodalité est favorisée par la mise en place de jonctions stratégiques avec le tramway de Montpellier (Port Marianne et Odysseum pour la ligne 1, Sablassou au Crès pour la ligne 2, Boirargues à Lattes et Étang de l'Or à Pérols pour la ligne 3, Garcia Lorca à Près d'arènes pour la ligne 4), le Pôle d'Echange Multimodal de Baillargues, les gares de Valergues et Saint-Aunès, le centre hospitalier du Grau-du-Roi.

Le Pays assure également depuis 2005 le transport des personnes handicapées grâce au service Transp'Or. La Grande-Motte, entre autres, labellisée « Tourisme et Handicap », voit ce service également ouvert aux touristes handicapés.

### Points d'arrêt à La Grande-Motte du service Novabus



## D- LES MODES DE DEPLACEMENT DOUX ET L'ACCESSIBILITE PMR

### 1) Le réseau de voies douces

La Grande-Motte se caractérise par un réseau de voies douces particulièrement développé. Les concepteurs avaient pour ambition que le vacancier arrivé à destination, après avoir traversé le pays, parfois l'Europe, puisse aisément accéder à la mer à pied ou à vélo.

Ainsi, les ensembles bâtis sont rarement distants de plus de 1 Km du littoral (soit environ 12 minutes de marche).

Une très grande partie des espaces publics de voirie de La Grande-Motte est dévolue aux usages piétonniers et aux modes de déplacements doux.

Un réseau de voies douces encadre les axes routiers. Des cheminements originaux offrent aussi des alternatives aux déplacements motorisés.

A l'échelle des lotissements ou des îlots d'immeubles, des venelles ou des passages sous pilotis permettent d'assurer la continuité des cheminements piétons, de telle sorte que le bâti constitue rarement une entrave aux déplacements doux.

Le réseau de voies douces souffre toutefois par endroits de discontinuités, notamment au niveau des grands nœuds d'échange routier.

Par ailleurs, le revêtement de certains trottoirs et cheminements, constitué de grandes dalles à joints larges est aujourd'hui inadapté à la pratique cyclable ou à l'accessibilité des poussettes et fauteuils roulants.

Le problème d'accessibilité concerne aussi les passerelles qui enjambent les avenues du Général Leclerc et du Maréchal de Lattre de Tassigny, dont la faible largeur et surtout la forte pente sont aussi inadaptées.

Si le PLU peut favoriser la continuité des cheminements au niveau des « verrous » au moyen d'orientations d'aménagement, il n'a que peu d'influence sur la requalification de la voirie en faveur de l'accessibilité, qui relève d'un autre volet de la politique communale.



La commune compte notamment 7 kilomètres de voies vertes. Ces voies sont accessibles aussi bien aux cycles qu'aux piétons et constituent des itinéraires privilégiés et sécurisés. Elles sont réparties de la façon suivante :

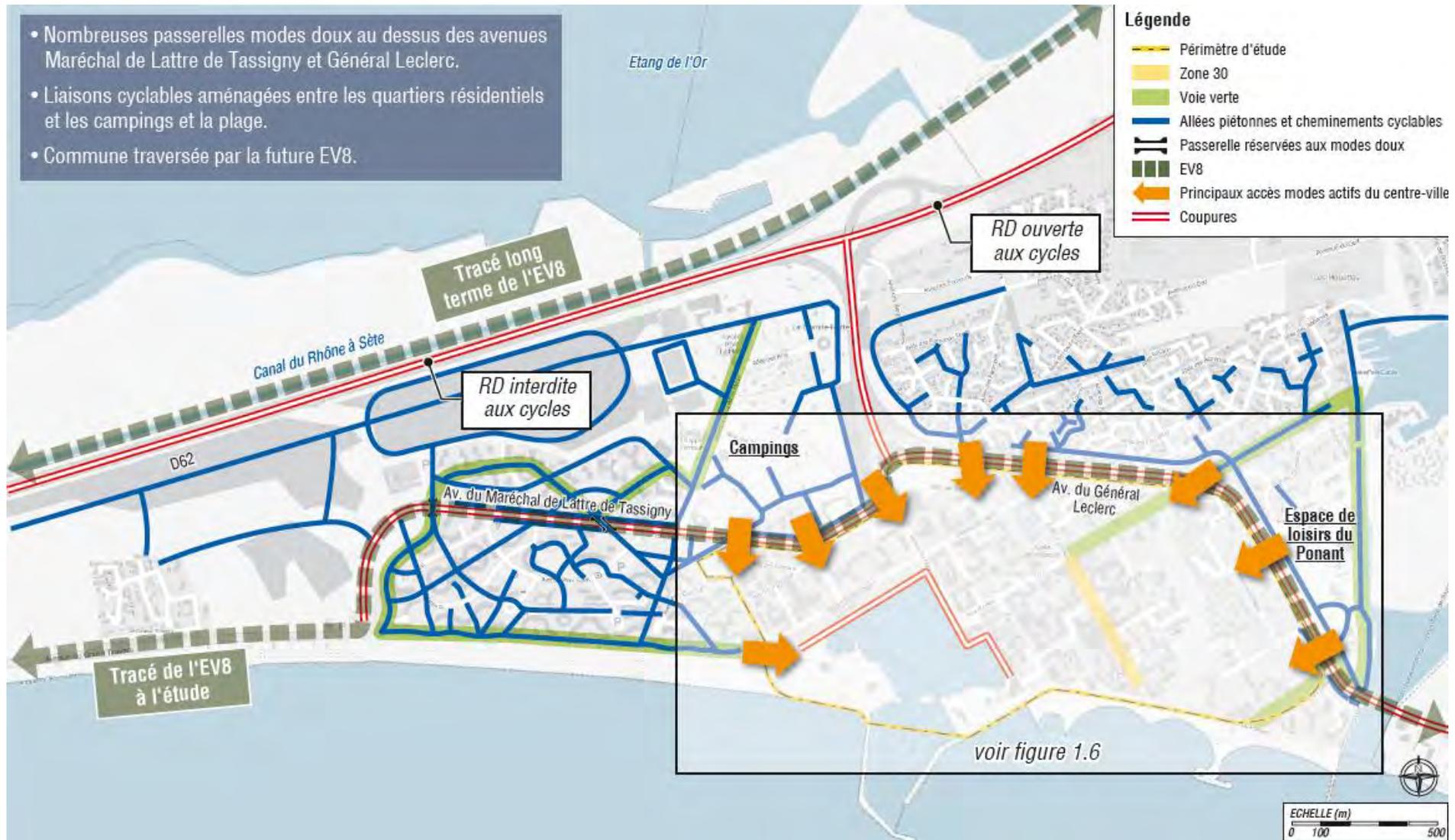
- voie verte 1 : de la Motte du Couchant au Grand Travers ;
- voie verte 2 : de l'avenue de Melgueil au Ponant ;
- voie verte 3 : du Point Zéro au Ponant.

Les liaisons douces permettent de relier les quartiers au littoral, au centre-ville et notamment au port. En revanche, tel que le schéma directeur en fait état, il existe des « verrous » : des secteurs où la continuité et la mise en interrelation des réseaux de voies douces ne s'opère pas de manière satisfaisante.



*Les voies vertes / les « verrous »  
Source : d'après schéma directeur*





Source : Rapport de diagnostic du stationnement, 2014 TRANSITEC

La Grande-Motte est de plus accessible à vélo depuis Lunel par la RD61. A noter, cependant, que si la circulation cycliste est autorisée, il n'existe aucun aménagement sécurisé. C'est le seul itinéraire cyclable possible. En revanche, la RD62 est interdite aux cyclistes depuis Montpellier.

La voie verte du Grand-Travers à la Grande-Motte longe aujourd'hui la piste non goudronnée qui remplace l'ancienne RD 59. Les usagers déplorent cependant la poussière que soulève le passage des voitures.



Source : [www.af3v.org](http://www.af3v.org)

#### A l'échelle de la commune : aménagements cyclables et voies vertes

- La dorsale de desserte, constituée par les avenues du Maréchal de Lattre de Tassigny et du Général Leclerc, se présente comme

une contrainte pour les modes doux. Plusieurs passerelles permettent toutefois le passage sécurisé dans différentes directions, imposant un dénivelé parfois dissuasif aux cyclistes. Ainsi, à l'est du centre-ville, une traversée sécurisée a été aménagée pour traverser l'avenue du Général Leclerc et éviter au cycliste le passage par la passerelle (boutons poussoirs).

- La Grande Motte se trouve aussi sur le futur itinéraire de l'EuroVélo 8, qui permettra de relier Cadix à Chypre, sur plus de 5500 km. Fin 2013, 30 % de l'itinéraire est aménagé. D'après les plans en ligne de l'Observatoire National des Véloroutes et Voies Vertes, l'itinéraire prévu longera l'avenue du Maréchal de Lattre de Tassigny pour remonter ensuite longer le Canal en direction d'Aigues-Mortes.
- A l'échelle du centre-ville, le réseau est complété par des itinéraires spécifiques réservés aux modes doux, en lien avec les passerelles permettant de traverser les avenues encadrant le centre-ville. Celui-ci comporte peu d'aménagement cyclables sur les voiries (type bandes cyclables). Néanmoins, le nombre de voies piétonnes, la largeur des voiries et des trottoirs, les quais aménagés en promenades piétonnes permettent aux cycles de se déplacer facilement à travers la commune, et en rentrant peu en conflit avec les voitures. La Grande Motte est ainsi une ville dans laquelle il est facile et rapide de se déplacer en deux roues, et qui réserve des aménagements bien adaptés aux piétons.

La plupart des itinéraires modes doux étant mixtes vélos/piétons, des conflits peuvent malgré tout apparaître entre ces deux modes, en particuliers sur les circuits principalement utilisés pour la promenade piétonne (quais en front de mer par exemple).

### L'utilisation du deux-roues

Les comptages réalisés en centre-ville montrent l'importance de l'usage des deux roues : ceux-ci représentent entre 10 et 20 % de la circulation générale soit des données assez fortes qui convergent avec les données générales de mobilité sur la ville (8 % de l'ensemble des déplacements, et 12 % des modes motorisés).

La part des vélos en % des déplacements tous modes confondus semble elle-même assez forte, selon des observations in situ, supérieure à 50 % de l'ensemble des deux roues.

Les flux prépondérants sont relevés sur l'avenue Fages et sur la boucle de protection du centre-ville. On notera également l'utilisation par les vélos des espaces larges en mixité avec les piétons et notamment les quais et les trottoirs largement dimensionnés en pied d'immeubles.

Le réseau deux roues aménagé est déjà important et des développements sont prévus afin de desservir les quartiers décentrés.

Un effort très important est en train d'être réalisé par la commune visant à atteindre à terme un schéma complet et maillé visant à assurer les traversées Est-Ouest de la Ville, la desserte des équipements notamment scolaires, à créer des liaisons inter quartiers et à mailler le réseau.

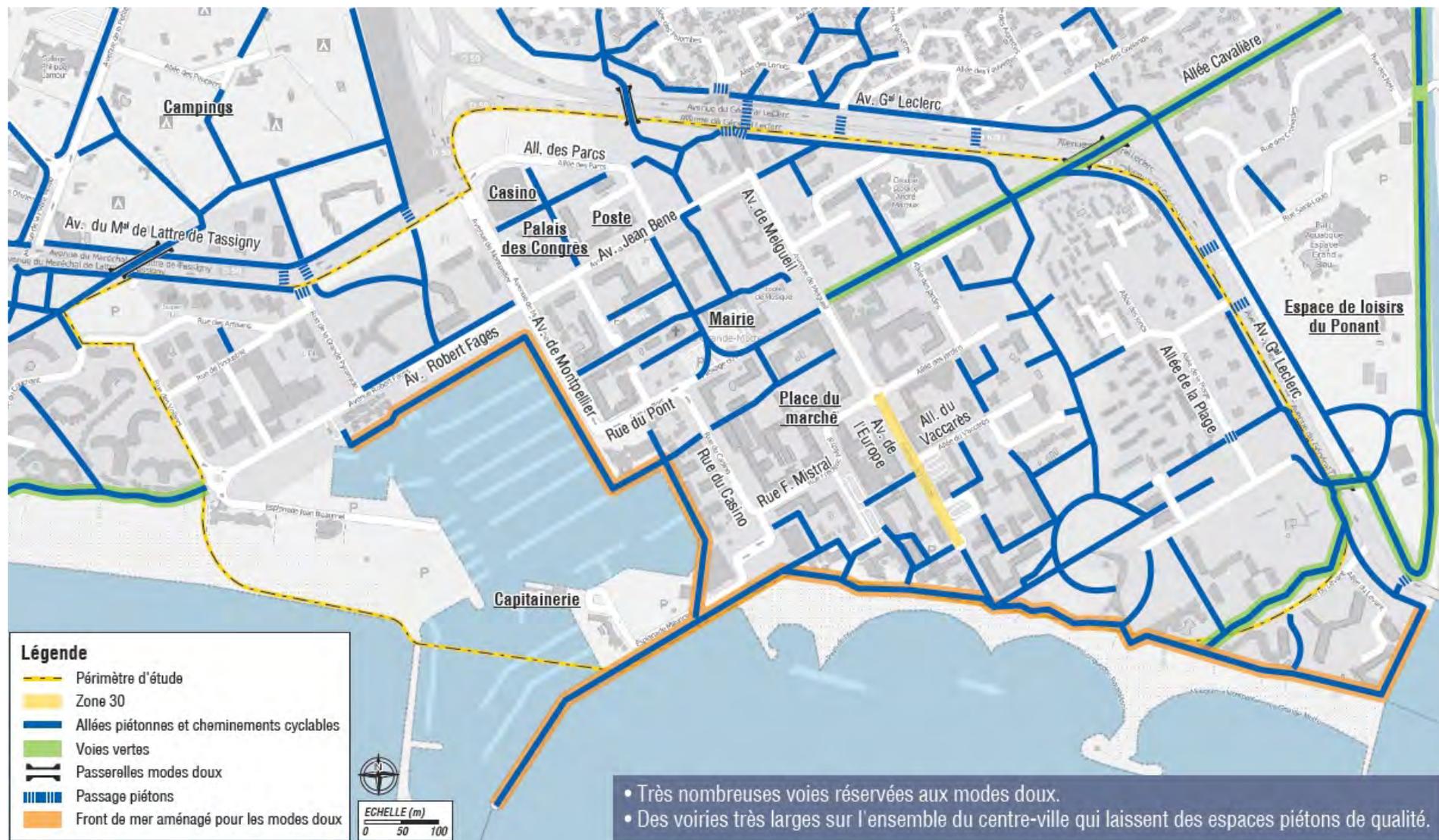
En centre-ville la mise en place d'une zone 30 km/h permet de compléter le réseau.

Ce schéma comporte déjà un certain nombre de réalisations : desserte du quartier de la Petite Motte, du Lycée Privé et du Collège, liaison Haute Plage/Centre-ville, liaison directe Ponant/Centre-ville et axe Ponant/Point Zéro/Centre-ville.

Ce réseau maillé, à vocation d'usage quotidien et de loisirs, est complété par un parcours cyclo-sportif, le tour du Ponant intégrant les réalisations des communes de la Grande Motte et du Grau du Roi et les projets du Département le long de la RD 62.

L'afflux touristique important en haute saison génère des flux automobiles conséquent. Cela nécessite de prendre en compte les formes des déplacements alternatifs comme le vélo. En effet, le rayon du territoire urbain ne dépasse pas deux kilomètres. De ce fait, la part des déplacements de proximité peut se réaliser aisément à pied ou à vélo selon un maillage dense et efficace des voies douces, en améliorant et en requalifiant les voies dédiées aux piétons et cyclistes. De plus, la qualité de l'environnement des parcours doux est par ailleurs un facteur important d'agrément participant à la qualité de vie.

Les modes doux au centre-ville



- Très nombreuses voies réservées aux modes doux.
- Des voiries très larges sur l'ensemble du centre-ville qui laissent des espaces piétons de qualité.

## E- LES PIETONS ET LES PMR

L'accessibilité des espaces et des équipements publics est une préoccupation majeure.

Les collectivités locales doivent se conformer à des obligations en matière d'accessibilité de la voirie et des espaces publics aux personnes à mobilité réduite au regard de la loi n°2005-102 du 11 février 2005 sur l'égalité des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées.

*Au sens de la loi, " constitue un handicap [...] toute limitation d'activité ou restriction de participation à la vie en société subie dans son environnement par une personne en raison d'une altération substantielle, durable ou définitive d'une ou plusieurs fonctions physiques, sensorielles, mentales, cognitives ou psychiques, d'un poly-handicap ou d'un trouble de santé invalidant ".*

La loi a posé les principes d'une accessibilité généralisée du cadre de vie afin de rendre accessible à tous l'ensemble de la chaîne de déplacement qui comprend le cadre bâti, la voirie, les aménagements des espaces publics, les systèmes de transport et leur intermodalité.

Concernant l'espace public et la voirie, les obligations essentielles sont les suivantes :

À compter du 1<sup>er</sup> juillet 2007, l'aménagement en agglomération des espaces publics et de l'ensemble de la voirie ouverte à la circulation publique et, hors agglomération, des zones de stationnement, des emplacements d'arrêt de véhicules de transport en commun devra être réalisée de manière à permettre l'accessibilité de ces voiries et espaces publics aux personnes handicapées (tous types de handicap : physique, sensoriel, cognitif, mental ou psychique) et à mobilité réduite.

Obligation de constituer une commission communale d'accessibilité.  
Obligation de réaliser avant le 21 décembre 2009 un plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics, conformément au décret du 21 décembre 2006.

La Grande Motte a au départ été conçue pour un usage facile de la marche à pied, les quartiers situés au Nord (Petite Motte, Haute Plage) étant reliés au sud et au centre par des passerelles bien dimensionnées ; les équipements également sont bien desservis et le maillage piétons, utilisant largement les emprises situés en pied d'immeubles, permettent un maillage efficace (raccourcis, évitement des traversées dangereuses,...).



*Une des 6 passerelles piétons traversant l'axe Est Ouest Av Grau du Roi/de Lattre*

Ce vaste réseau piétonnier, un peu complexe, est cependant mal connu notamment par les touristes. C'est un frein aux déplacements doux, alors qu'ils pourraient être une alternative efficace au déplacement automobile pour les trajets courts et réduire en conséquence l'acuité des problèmes de stationnement en hypercentre l'été.

### **Le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics**

La prise en compte des PMR (personnes à mobilité réduite, toutes déficiences confondues) est aujourd'hui une exigence légale. En effet, la loi n°2005-102 du 11 février 2005 pour l'égalité des droits et des chances, la participation et la citoyenneté des personnes handicapées et à mobilité réduite ambitionne de rendre accessible à tous l'ensemble de la chaîne de déplacement.

Dans ce cadre, le plan de mise en accessibilité de la voirie et des aménagements des espaces publics a été réalisé par la Commission Intercommunale pour l'Accessibilité aux Personnes Handicapées. En 2009, la commission a été mise en place au sein de la Communauté de Communes du Pays de l'Or, par transfert de compétence.

Effectué pour chaque commune, le plan de mise en accessibilité présente, d'une part, le diagnostic de l'état de la voirie et des espaces publics communaux, et d'autre part, l'évaluation des coûts des aménagements et les conditions et délais de réalisation des équipements et réalisations prévus.

Le diagnostic de La Grande-Motte révèle l'importance des obstacles liés aux traversées piétonnes : ils représentent 38,5 % des obstacles recensés par l'enquête de terrain. 18 % des obstacles concernent ensuite la largeur des cheminements piétons, en général encombrés ou gênés par le positionnement du mobilier.

A La Grande-Motte, comme sur l'ensemble du territoire intercommunal, les obstacles à l'accessibilité concernent les traversées piétonnes incomplètes voire inexistantes, des abaissés de trottoirs insuffisants, la présence de panneaux et de poteaux sur le cheminement, la largeur des trottoirs insuffisante.

Réalisés avec des pavés de béton, les cheminements piétonniers de La Grande-Motte représentent un obstacle considérable à la circulation des personnes à mobilité réduite, et peut être source d'accident. Leur mise en accessibilité représente des coûts non-négligeables pour la commune. Le plan propose ainsi de rendre ces cheminements accessibles au fur et à mesure de la réalisation de travaux sur voirie de La Grande-Motte.

Dès la remise du diagnostic provisoire en 2010, les services techniques de la commune sont intervenus pour supprimer des obstacles qui créaient une rupture dans la chaîne de déplacement des PMR, comme la réalisation de passages bateau rue du Casino ou la suppression de bornes sur l'esplanade Maurice Justin.

**La problématique des PMR est donc largement prise en compte au sein de la Ville** dans le traitement des traversées et cheminements piétons en centre-ville, de l'aménagement de places de stationnement adaptées ou encore par un accès aux plages rendu possible. Cependant, les aménagements sont souvent à mettre aux normes et doivent viser à pallier, à terme et dans la mesure du possible, à tous types de handicaps.

*Des aménagements à rénover  
(cheminements piétons) ou à  
mettre aux normes (passages  
piétons)*



### Les enjeux en résumé

*L'enjeu principal pour le PLU est à la fois temporel et spatial.*

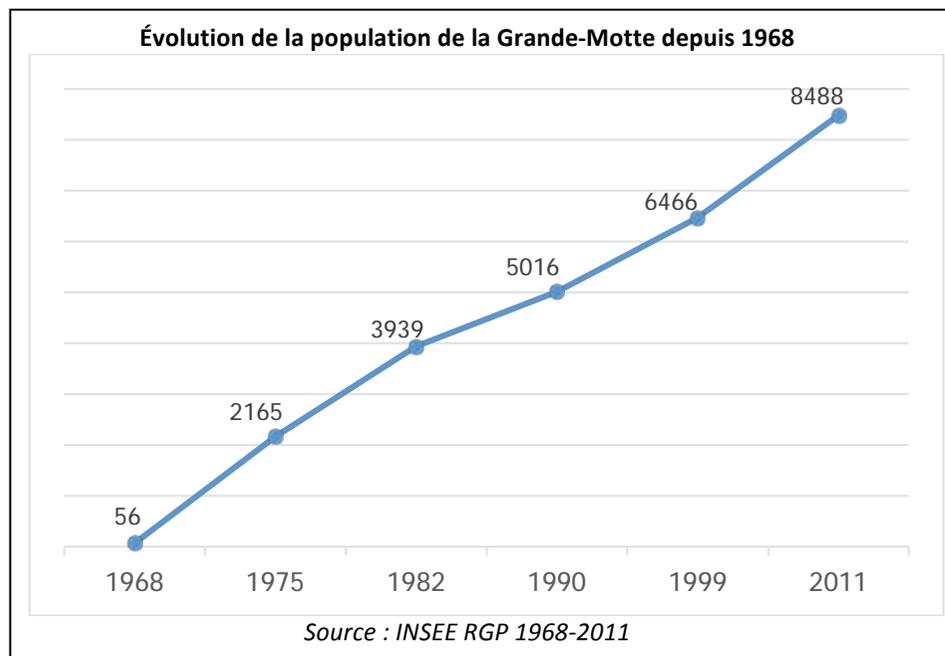
- *Temporel car la saisonnalité est une caractéristique majeure avec une population multipliée environ par 10 entre basse et haute saison.*
- *Spatial, car les modes de transport et l'offre de stationnement ne doit pas altérer la qualité de déplacements doux qui sont particulièrement importants à La Grande Motte, ainsi que la qualité paysagère de la ville notamment le long de la trame viaire.*

## II : ANALYSE SOCIODEMOGRAPHIQUE

### A- LA DYNAMIQUE DEMOGRAPHIQUE

#### 1) Une croissance forte et continue de la population depuis sa création

Dès sa création, La Grande-Motte connaît une évolution forte et continue de sa population. Depuis les années 1980, le nombre d'habitants a plus que doublé, passant de 3939 habitants en 1982 à 8488 en 2011. Ainsi, conçue comme une station balnéaire à vocation touristique, La Grande-Motte est devenue une ville à part entière, lieu de vie d'une population permanente.



	Croissance absolue de la population	Croissance relative de la population	Croissance relative annuelle moyenne relative de la population
<b>1968-1975</b>	+ 2109 habitants	+ 3766,1 %	+ 68,6 % / an
<b>1975-1982</b>	+ 1774 habitants	+ 81,9 %	+ 8,9 % / an
<b>1982-1990</b>	+ 1077 habitants	+ 27,3 %	+ 3,1 % / an
<b>1990-1999</b>	+ 1450 habitants	+ 28,9 %	+ 2,9 % / an
<b>1999-2011</b>	+ 1974 habitants	+ 30,5 %	+ 2,5 % / an

Source : INSEE RGP 1968-2011

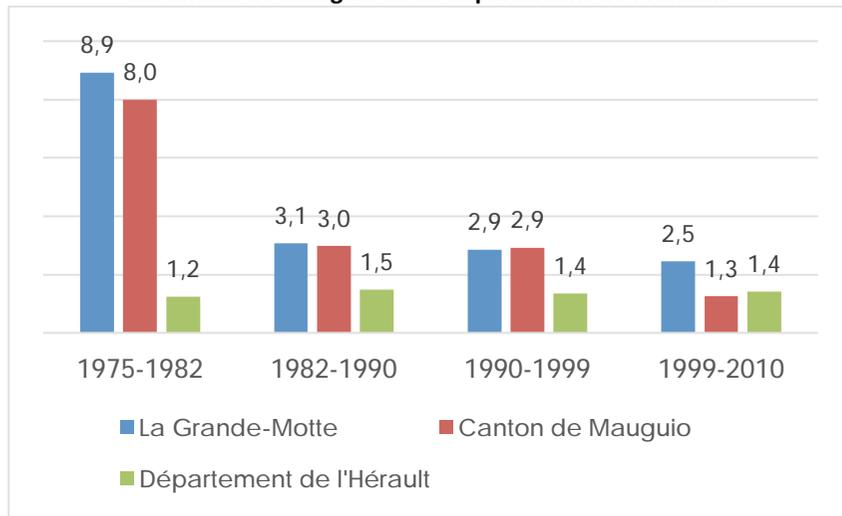
Après une forte croissance entre 1975 et 1982 de près de 9 % en moyenne par an, la population grand-mottoise ne cesse d'augmenter depuis le début des années 1980, à un rythme annuel moyen de près de + 3 % par an.

La dernière période intercensitaire étudiée, 1999-2010, montre un léger ralentissement de la croissance démographique. En effet, le taux de croissance annuel moyen de la population est passé de + 2,9 % entre 1990 et 1999 à + 2,5 % entre 1999 et 2010.

Cependant, alors que la population communale grandissait au même rythme que celle du territoire cantonal (autour de + 3 % par an) aujourd'hui La Grande-Motte est la seule commune du canton à maintenir un rythme soutenu de croissance démographique ; le canton de Mauguio enregistrant une croissance moyenne de + 1,3 % par an.

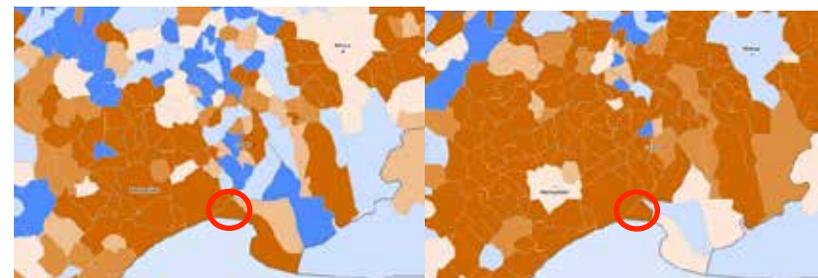
Proche de la ville-centre de Montpellier, La Grande-Motte a connu une croissance forte comme l'ensemble des communes de première et seconde couronne. Aujourd'hui, les processus de périurbanisation éloignent la croissance démographique de la ville-centre vers des territoires plus lointains au nord et à l'ouest de Montpellier. La Grande-Motte maintient quant à elle un rythme de croissance soutenu, reflétant le double-processus d'une ville grandissant à la fois à travers ses relations avec Montpellier, mais grandissant également pour elle-même.

Variation annuelle moyenne de la population depuis 1975 de la Grande-Motte, du canton de Mauguio et du département de l'Hérault



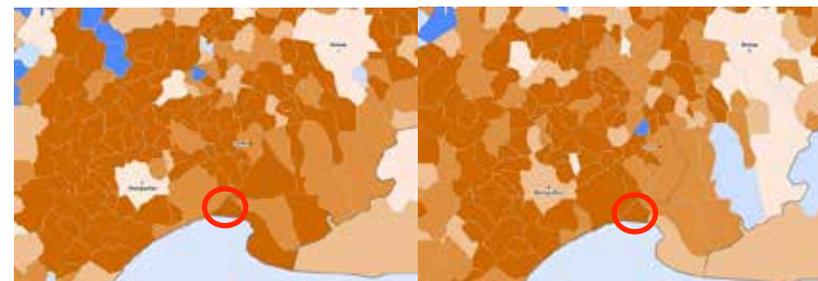
Source : INSEE RGP 1975-2010

Variation annuelle moyenne de la population par période (en %/an)



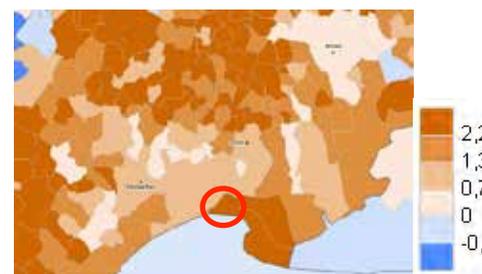
1968-1975

1975-1982



1982-1990

1990-1999



1999-2009

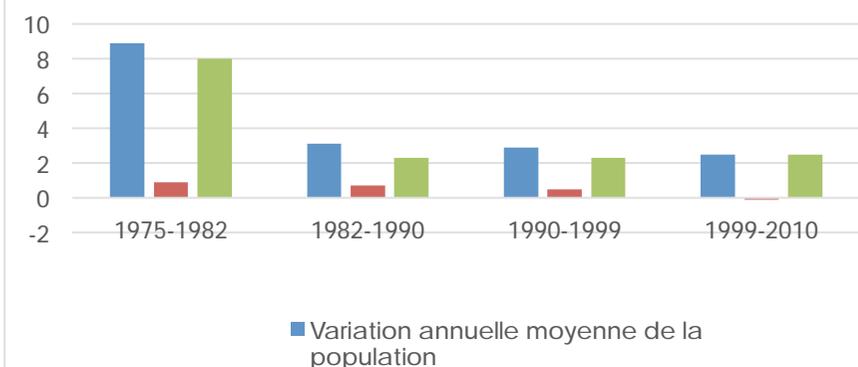
Source : INSEE – Cartes interactives 1968-2010

	Nombre d'habitants		Croissance de la population 1999-2010	
	1999	2010	En %	En % / an
Candillargues	1143	1401	22,6	1,9
Lansargues	2491	2744	10,2	0,9
<b>La Grande-Motte</b>	<b>6466</b>	<b>8440</b>	<b>30,5</b>	<b>2,5</b>
Mauguio	14 846	16 307	9,8	0,9
Mudaison	2262	2498	10,4	0,9
Saint-Aunès	2825	3041	7,6	0,7
<b>Canton de Mauguio</b>	<b>30 033</b>	<b>34 431</b>	<b>14,6</b>	<b>1,3</b>
<b>Hérault</b>	<b>896 909</b>	<b>1 044 558</b>	<b>16,5</b>	<b>1,4</b>

Source : INSEE RGP 1999-2010

## 2) L'arrivée de nouveaux habitants comme moteur démographique

**Croissance annuelle moyenne de la population communale due au solde naturel et au solde migratoire de 1968 à 2010**



	1968-1975	1975-1982	1982-1990	1990-1999	1999-2010
<b>Variation annuelle moyenne de la population (en % / an)</b>	+ 68,5	+ 8,9	+ 3,1	+ 2,9	+ 2,5
due au solde naturel	+ 1,3	+ 0,9	+ 0,7	+ 0,5	- 0,1
due au solde migratoire	+ 67,3	+ 8	+ 2,3	+ 2,3	+ 2,5

Source : INSEE RGP 1968-2010

Inhérent à sa situation de ville nouvelle, la Grande-Motte s'est développée grâce à l'arrivée de nouveaux habitants et une croissance exceptionnelle de la population due au solde migratoire de l'ordre de + 67,3 % / an entre 1968 et 1975 et de + 8 % entre 1975 et 1982.

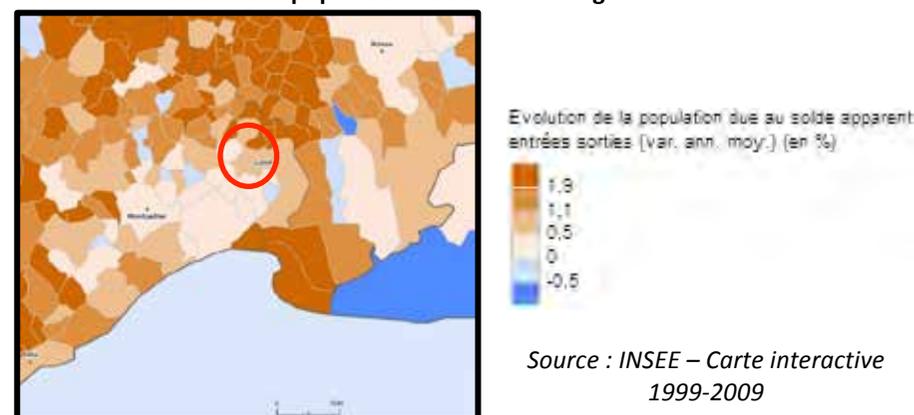
Aujourd'hui, l'essor démographique de la commune prend toujours appui sur un solde migratoire positif : + 2,5 % / an au cours de la période 1999-2010. Ce phénomène est étroitement lié à l'évolution de la commune comme ville à part entière avec ses commerces et ses pôles de vie.

Témoignant de la présence d'une population vieillissante, la variation annuelle moyenne de la population due au solde naturel a diminué au cours des décennies jusqu'à devenir négatif. En effet, au cours de ces trente dernières années, elle est passée de + 0,7 % / an entre 1982 et 1990 à - 0,1 % / an entre 1999 et 2010.

L'attractivité de la commune s'explique d'une part, de façon générale, par le phénomène d'héliotropisme de la région qui impacte plus particulièrement les communes littorales, et d'autre part, par le cadre de vie particulier qu'elle offre.

Contrairement aux communes rurales du nord de la Communauté d'Agglomération du Pays de l'Or dont la croissance est ralentie par la capacité limitée de l'hébergement, la Grande-Motte possède un parc de logements conséquent. Initialement destiné à l'hébergement touristique, il se transforme progressivement en parc de résidences principales.

**Variation de la population due au solde migratoire 1999-2009**



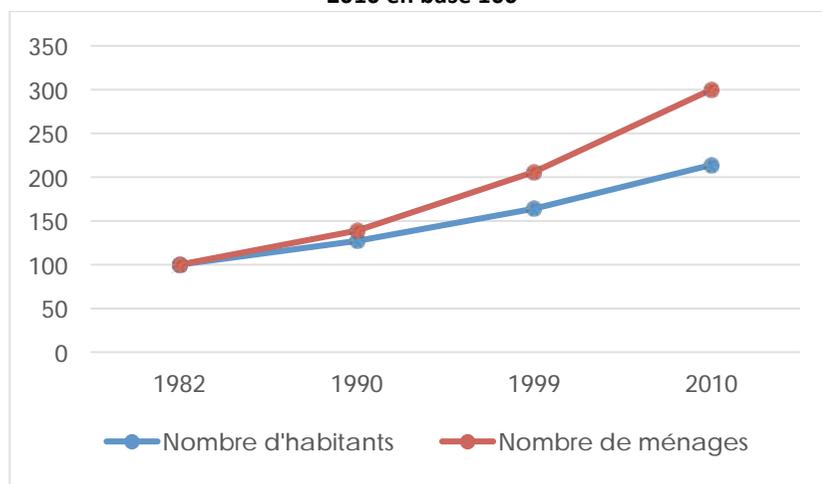
## B- LA COMPOSITION DE LA POPULATION

### 1) Une surreprésentation des ménages de petite taille

En 2010, la Grande-Motte compte 4744 ménages. Elle en comptait 3249 en 1999, ce qui équivaut à une augmentation de 46 % du nombre de ménages, soit 1495 ménages supplémentaires.

Le graphique suivant en base 100 montre que le nombre de ménages augmente plus vite que la population.

Évolution du nombre d'habitants et de ménages de La Grande-Motte de 1982 à 2010 en base 100

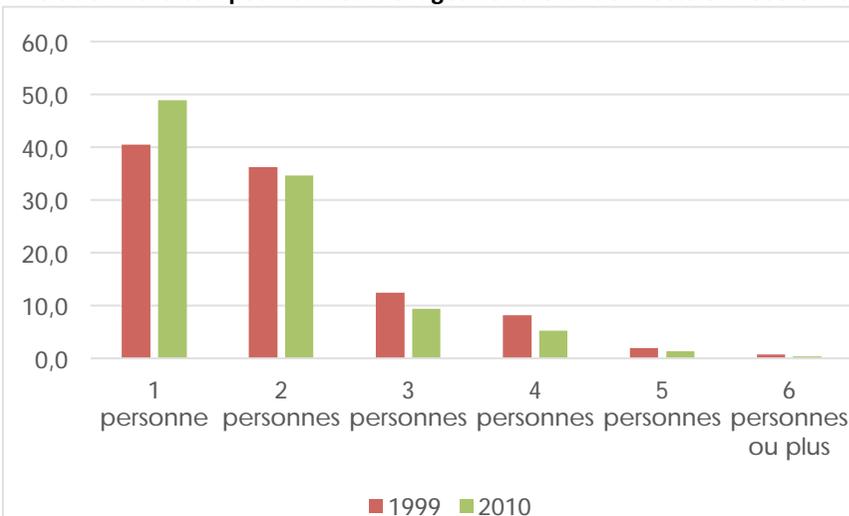


Source : INSEE 1982-2010

Composition des ménages	1999		2010		Évolution 1999-2010	
	Nombre	Part (en %)	Nombre	Part (en %)	Nombre	Variation (en %)
1 personne	1314	40,4%	2322	48,9%	1008	76,7%
2 personnes	1177	36,2%	1646	34,7%	469	39,8%
3 personnes	406	12,5%	445	9,4%	39	9,6%
4 personnes	266	8,2%	251	5,3%	-15	-5,6%
5 personnes	62	1,9%	64	1,3%	2	3,2%
6 personnes ou plus	24	0,7%	16	0,3%	-8	-33,3%
<b>Total</b>	<b>3249</b>	<b>100%</b>	<b>4744</b>	<b>100%</b>	<b>1495</b>	<b>46,0%</b>

Source : INSEE 1999-2010

Évolution de la composition des ménages de La Grande-Motte en 1999 et 2010



Source : INSEE 1999-2010

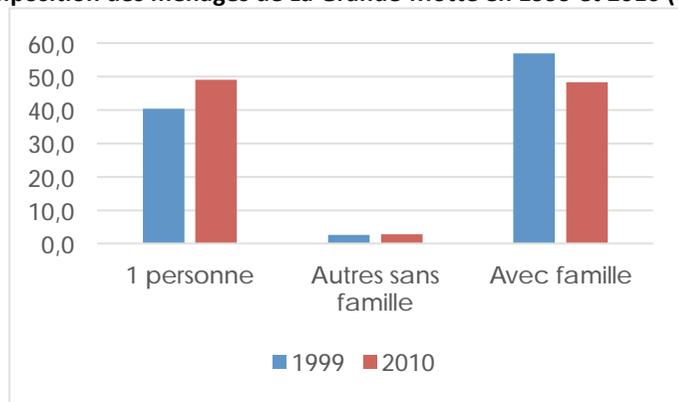
L'analyse de la structure des ménages révèle une forte hausse de la proportion de ménages d'une personne : elle est passée de 40,4 % en 1999 à 48,9 % en 2010. Ainsi, la moitié des ménages de La Grande-Motte est composée de ménages d'une seule personne.

Les ménages de taille réduite – de 1 à 2 personnes – représentent 83,6 % de la population grand-mottoise.

Entre 1999 et 2010, le nombre de ménages d'une personne a augmenté de 77 %, représentant 49 % des ménages en 2010 contre 40,4 % en 1999.

En revanche, en lien avec le vieillissement de la population et la diminution de la taille des ménages, la part des ménages avec famille a largement diminué : passant de 57 % à 48,2 %.

Composition des ménages de La Grande-Motte en 1999 et 2010 (en %)



Source : INSEE 1990-2010

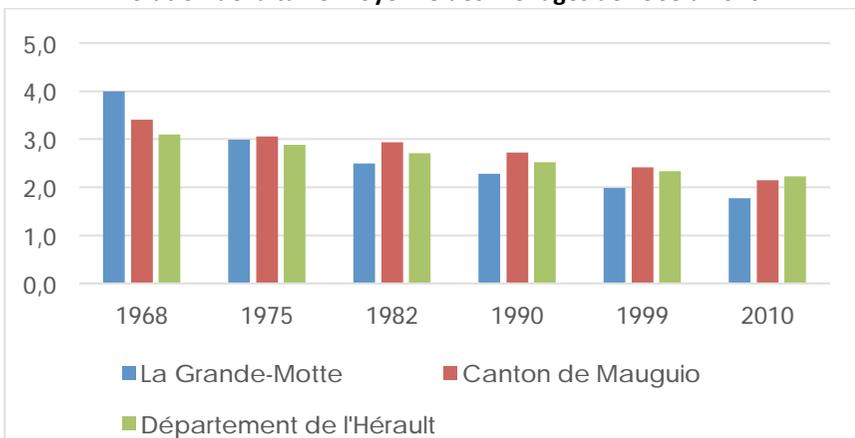
Ménages	1999		2010		Évolution 1999-2010	
	Nombre	Part (en %)	Nombre	Part (en %)	Nombre	Variation (en %)
<b>1 personne</b>	1312	40,4%	2322	49,0%	+1010	+77,0%
<b>Autres sans famille</b>	84	2,6%	135	2,8%	+51	+60,7%
<b>Avec famille</b>	1852	57,0%	2287	48,2%	+435	+23,5%
<b>Total</b>	3248	100%	4744	100%	+1496	+46,1%

Parmi les ménages avec famille, les couples sans enfants sont aujourd'hui plus nombreux : 60,3 % en 2010 contre 51,2 % en 1999.

Les couples avec enfants sont moins nombreux en 2010 qu'en 1999, représentant 26,3 % en 2010 contre 33,3 % en 1999, témoignant du recul de la présence de familles avec enfants sur le territoire communal.

Source : INSEE 1990-2010

Évolution de la taille moyenne des ménages de 1968 à 2010



	1968	1975	1982	1990	1999	2010
La Grande-Motte	4,0	3,0	2,5	2,3	2,0	1,8
Canton de Mauguio	3,4	3,1	2,9	2,7	2,4	2,2
Département de l'Hérault	3,1	2,9	2,7	2,5	2,3	2,2

Source : INSEE 1968-2010

En comparaison avec l'ensemble du canton de Mauguio ou du département de l'Hérault, La Grande-Motte a connu une diminution plus rapide de la taille moyenne des ménages. Elle est aujourd'hui de 1,8 contre 2,2 pour les territoires de comparaison.

1999

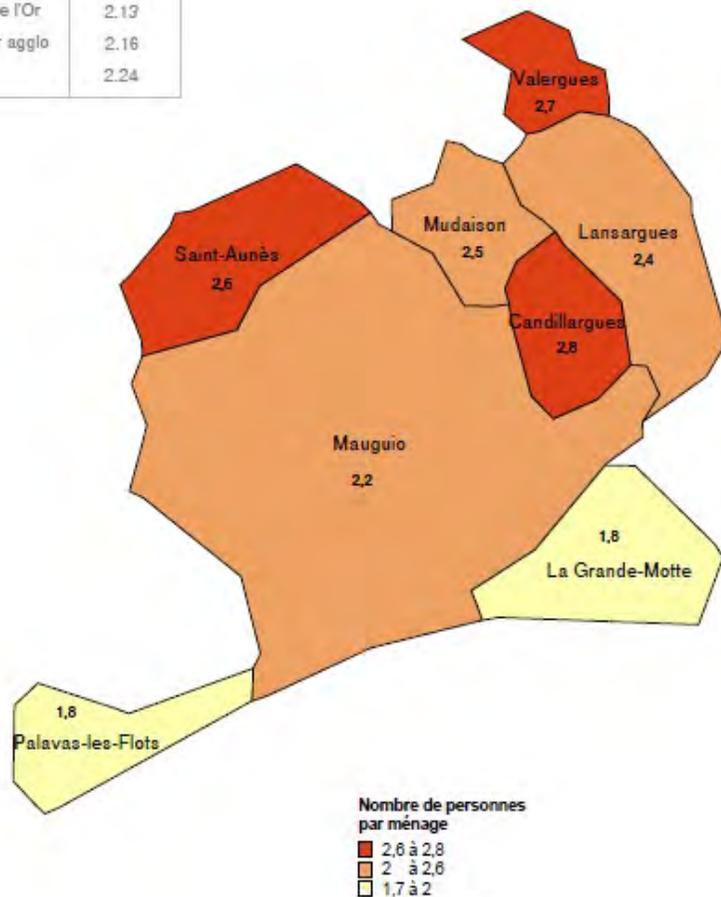
2010

Évolution 1999-2010

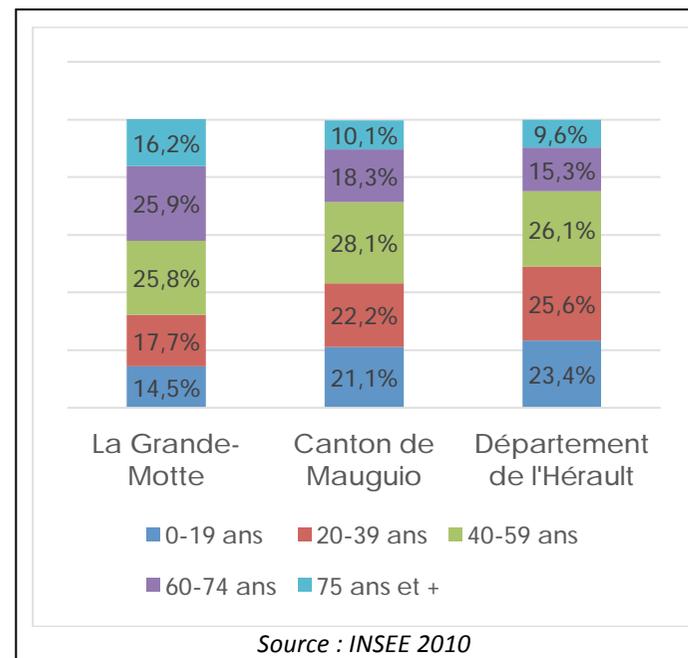
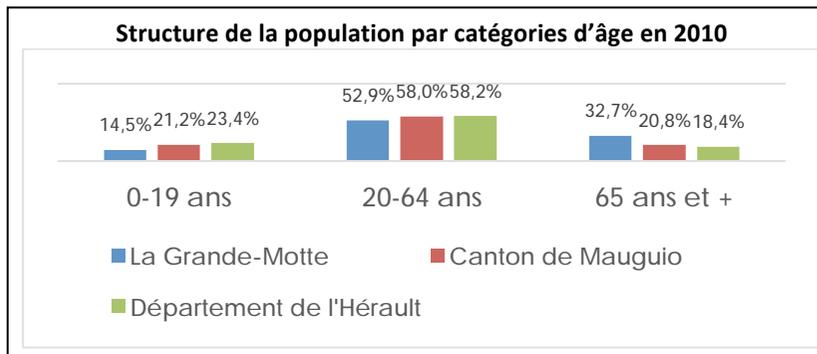
Ménages avec famille	1999		2010		Évolution 1999-2010	
	Nombre	Part (en %)	Nombre	Part (en %)	Nombre	Variation (en %)
Couples sans enfants	948	51,2%	1380	60,3%	+432	+45,6%
Couples avec enfants	616	33,3%	601	26,3%	-15	-2,5%
Familles monoparentales	288	15,6%	306	13,4%	+18	+6,3%
<b>Total</b>	<b>1852</b>	<b>100%</b>	<b>2287</b>	<b>100%</b>	<b>+435</b>	<b>+23,5%</b>

Nombre moyen de personnes par ménages en 2009

	nb personnes par ménage
CA Pays de l'Or	2.13
Montpellier agglo	2.16
Hérault	2.24



Sources : INSEE 2009 / Diagnostic du PLH de la CAPO 2013

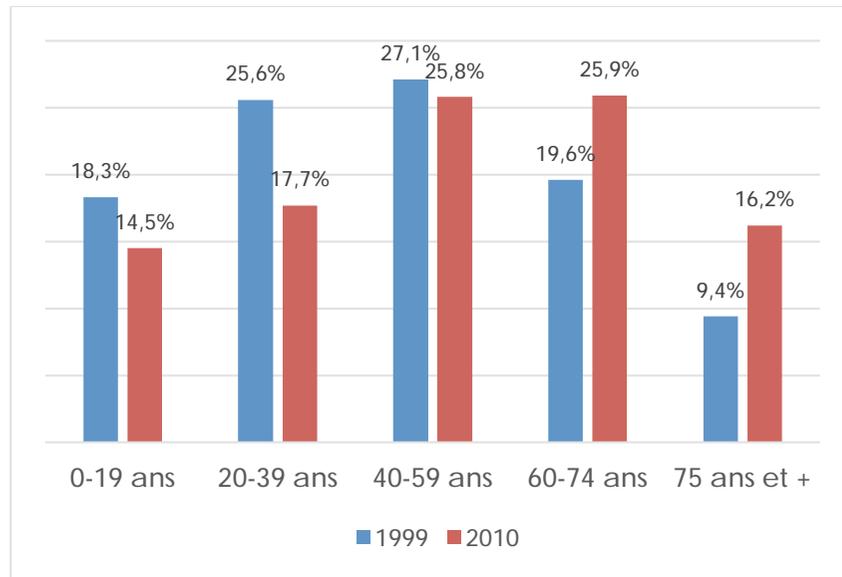


## 2) Une population vieillissante

Alors que la composition de la population du canton de Mauguio s'aligne sur celle du département, La Grande-Motte se distingue par une forte représentation des personnes âgées au sein de sa population. En effet, 32,7 %, soit un tiers de sa population, a 65 ans ou plus, contre 20,8 % à l'échelle du canton et 18,4 % à l'échelle du département.

Parmi les 60 ans et plus, 25,9 % ont entre 60 et 74 ans, et 16,2 % ont plus de 75 ans. La présence d'une population vieillissante est ainsi plus fortement marquée que dans l'Hérault, où ces deux catégories représentent respectivement 15,3 % et 9,6 % de la population. Ce phénomène s'explique à la fois par l'avancée naturelle en âge de la population mais surtout par l'apport migratoire de la catégorie des séniors à la recherche d'un cadre de vie agréable pour leur retraite.

**Évolution de la population grand-mottoise par catégories d'âge entre 1999 et 2010**



Source : INSEE 1999-2010

Au cours de la dernière décennie, la proportion des 60 ans et plus a largement augmenté : + 73,1 % pour les 60-74 ans et + 125,2 % pour les 75 ans et plus. Les 0-19 ans ont très légèrement augmenté : + 3,8 %, témoignant de la faible présence de couples.

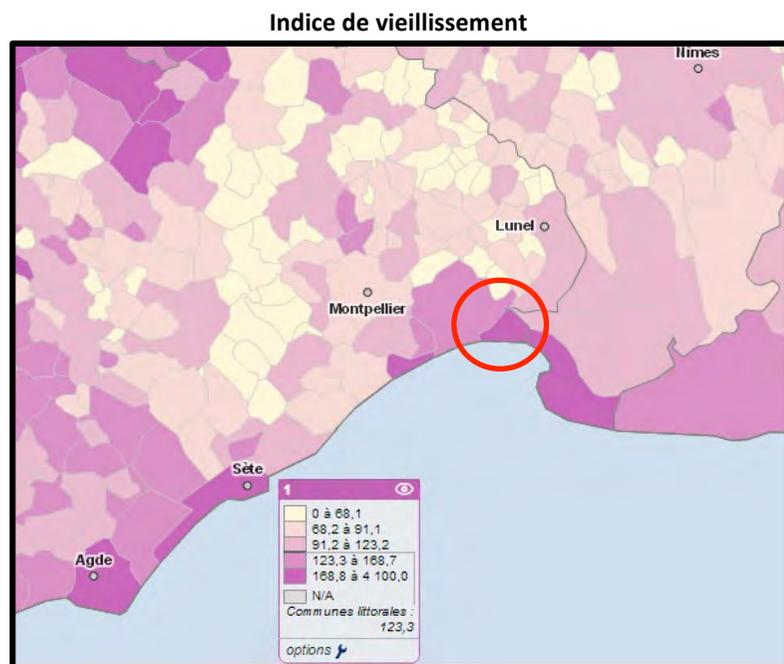
**Population par catégorie d'âge 1999-2010**

	0-19 ans	20-39 ans	40-59 ans	60-74 ans	75 ans et +
1999	1176	1646	1744	1264	608
2010	1221	1491	2179	2187	1369
Taux de variation 1999-2010	3,8%	-9,4%	25,0%	73,1%	125,2%

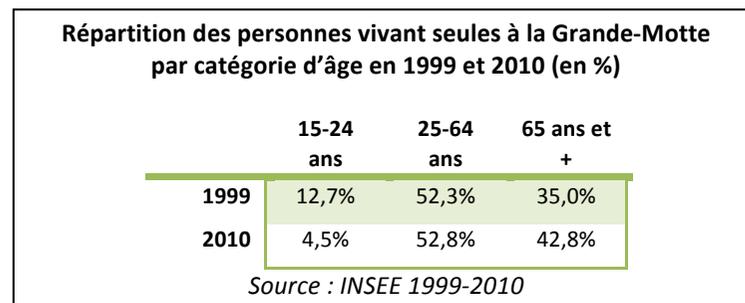
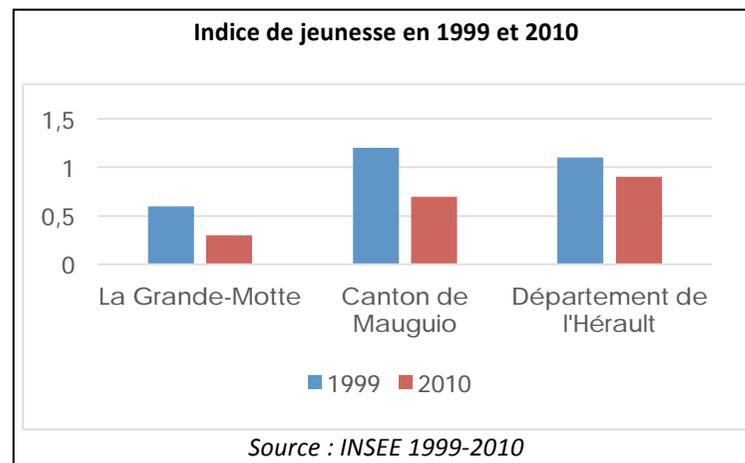
Source : INSEE 1999-2010

L'analyse de la population par tranches d'âge met ainsi en exergue l'importance du vieillissement de la population grand-mottoise. L'indice de jeunesse confirme cette tendance forte : il est passé de 0,6 en 1999 à 0,3 en 2010. L'indice de jeunesse correspond selon la définition de l'INSEE au rapport entre la population âgée de moins de 20 ans et celle âgée de 60 ans et plus. Il signifie ainsi que pour 100 personnes de 60 ans et plus, La Grande-Motte abrite 30 jeunes de moins de 20 ans.

Si l'analyse comparée montre que le phénomène de vieillissement se généralise aux échelles cantonales et départementales - où l'indice de jeunesse est passé sous la barre du 1 (rapport équilibré entre les deux tranches d'âge) entre 1999 et 2010 - il est nettement plus marqué dans la commune de La Grande-Motte.



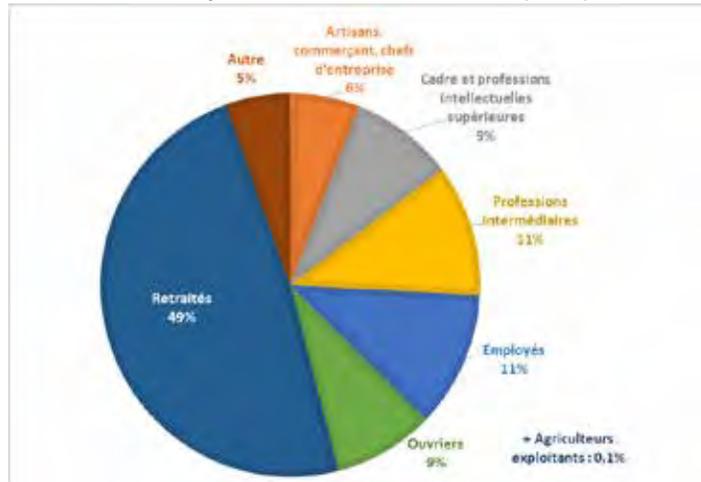
Source : Geoidd – INSEE 2009



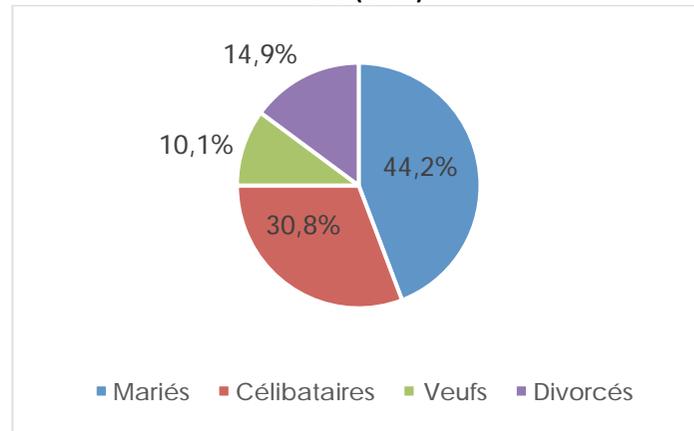
La part des personnes de 65 ans et plus vivant seules a augmenté entre 1999 et 2010, passant de 35 % à 42,8 %. Cela renforce l'isolement des personnes âgées, problématique majeure du vieillissement de la population.

En corrélation avec le vieillissement de la population, la moitié des ménages grand-mottois est composée de retraités : 49 % en 2010.

Répartition des ménages de la Grande-Motte selon le groupe socioprofessionnel de la personne référente en 2010 (en %)

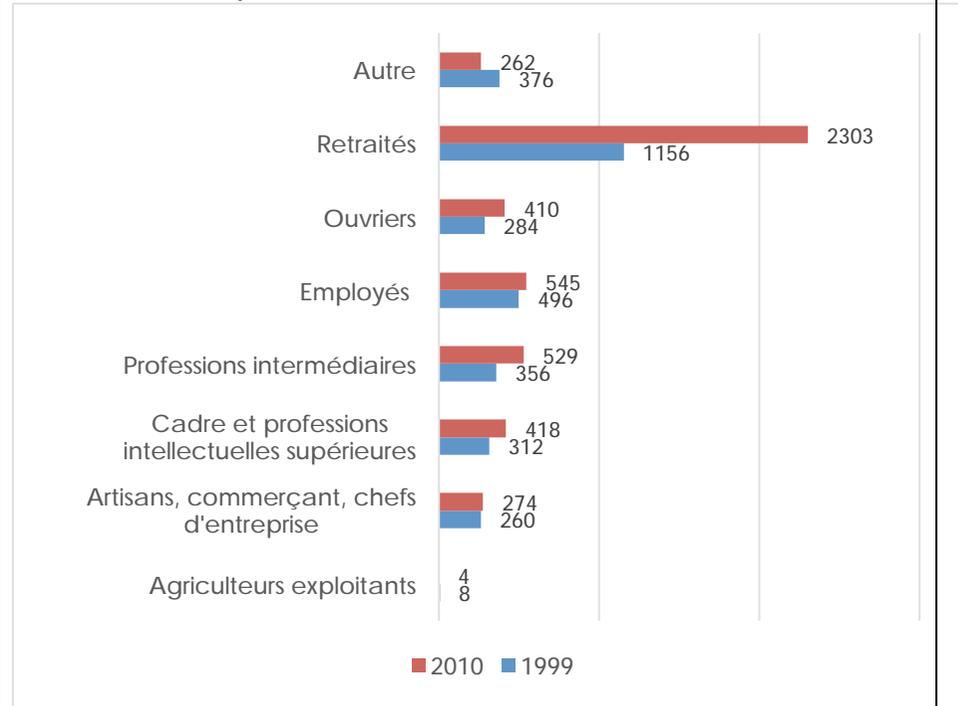


Répartition des ménages de la Grande-Motte selon leur statut matrimonial en 2010 (en %)



Source : INSEE 2010

Évolution des ménages grand-mottois selon le groupe socioprofessionnel de la personne référente entre 1999 et 2010



Source : INSEE 1999-2010

Les ménages composés de retraités ont considérablement augmenté entre 1999 et 2010, passant de 1156 à 2303.

A l'inverse, le nombre de ménages - toutes CSP confondues à l'exception des agriculteurs exploitants - sont en baisse au cours de la même période.

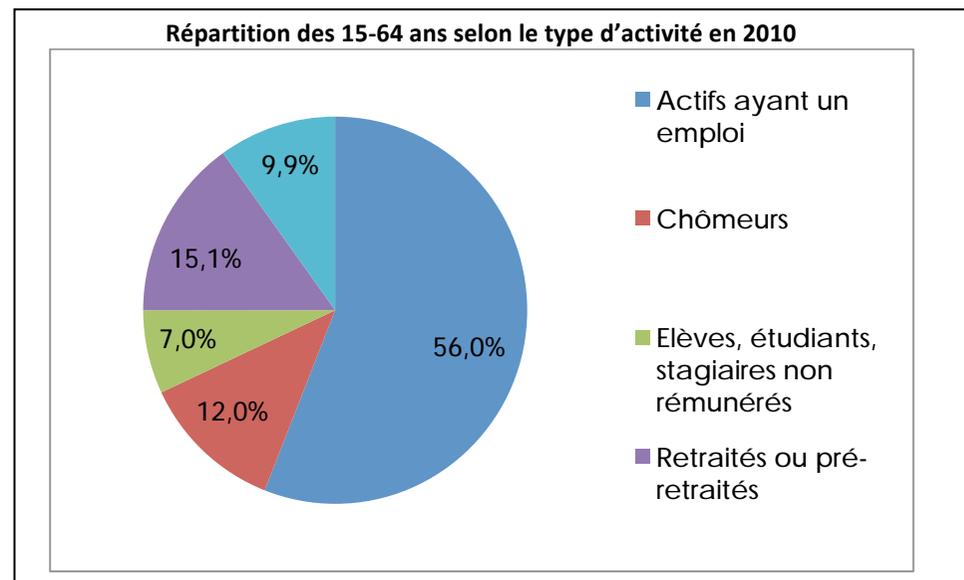
## C- LA POPULATION ACTIVE

### 1) La part de la population active en baisse

Si la population active est en augmentation (+ 517 actifs entre 1999 et 2010, soit une hausse de 18,7 %), la part des actifs a diminué entre 1999 et 2010, passant de 42,8 % des résidents à 38,7 %. Ce pourcentage, relativement peu élevé, s'explique par la présence d'une forte proportion de personnes âgées. On enregistre dans le même temps une baisse du nombre de chômeurs dont la part est passée de 9,2 à 6,8 %. Elle est moins élevée que dans le département où elle représente 8 % de la population. Le caractère excentré de La Grande-Motte et l'insuffisante desserte en transports en commun handicape les personnes dans leur démarche d'insertion. Une part de la population peut être considérée comme captive ; elle ne dispose pas des moyens nécessaires ni pour trouver du travail ni pour accéder à un autre logement.

	1999		2010	
	Nombre	Part*	Nombre	Part*
Actifs	2765	42,8%	3282	38,7%
Hommes actifs	1441	22,3%	2347	27,7%
Femmes actives	1324	20,5%	2478	29,2%
Actifs occupés**	2165	33,5%	2701	31,8%
Chômeurs	593	9,2%	581	6,8%

Source : INSEE 1999-2010  
\*part au sein de la population totale  
\*\* correspond aux actifs ayant un emploi



	1999		2010	
	Nombre	Part	Nombre	Part
Actifs	2758	67%	3282	68%
Actifs ayant un emploi	2165	52%	2701	56%
Chômeurs	593	14%	581	12%
Inactifs	1386	33%	1543	32%
Elèves, étudiants, stagiaires non rémunérés	468	11%	337	7%
Retraités ou pré-retraités	423	10%	727	15%
Autres inactifs	495	12%	479	10%
Total population 15-64 ans	4151	100%	4825	100%

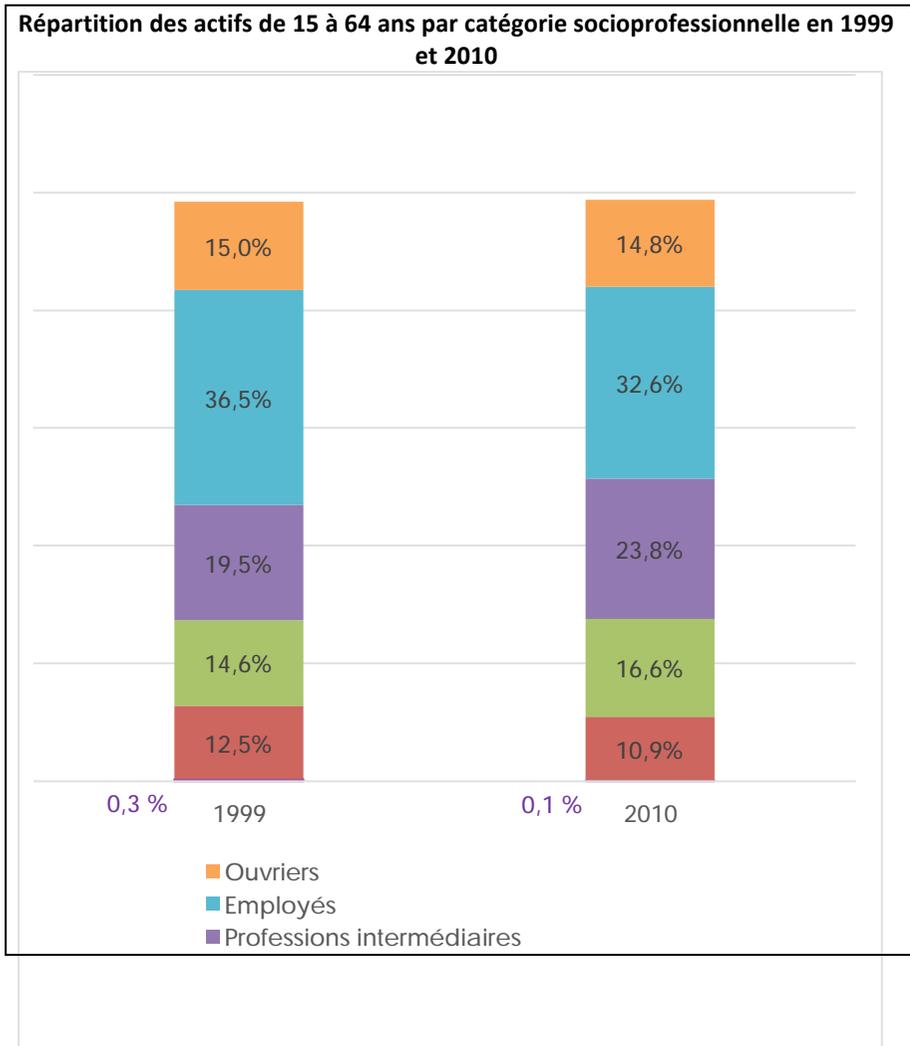
Source : INSEE 1999-2010

En 2010, 68 % des 15-64 ans sont des actifs parmi lesquels 56 % ont un emploi et 12 % sont au chômage.

**En 2010, le nombre d'actifs ayant un emploi dans la tranche d'âge des 15 à 64 ans est de l'ordre de 56 % contre 52,2 % en 1999.**

En 2010, les retraités représentent 17,1 % des inactifs contre 30,5 % en 1999. En revanche, la population étudiante qui représentait 11 % de la population des 15-64 ans en 1999 ne représente plus que 7 % en 2010.

2) La part des professions intermédiaires augmente



	1999	2010	Évolution absolue	Taux de variation
Agriculteurs exploitants	8	4	-4	-50%
Artisans, commerçants, chefs d'entreprise	344	354	+10	+3%
Cadres, professions intellectuelles supérieures	400	451	+51	+13%
Professions intermédiaires	536	775	+239	+45%
Employés	1001	1062	+61	+6%
Ouvriers	412	481	+69	+17%

Source : INSEE 1999-2010

Le graphique de répartition de la population active par catégorie socio-professionnelle montre qu'un tiers de la population active fait partie de la CSP employés en 2010 (32,6 %). Cependant, il indique une hausse de la part des professions intermédiaires entre 1999 et 2010, passant de 19,5 à 23,8 %, ainsi que des cadres et professions intellectuelles supérieures, passant de 14,6 à 16,6 % de la population active.

A l'inverse, la représentation des employés est en recul, passant de 36,5 à 32,6 %, ainsi que la catégorie des artisans, commerçants et chefs d'entreprise, passant de 12,5 à 10,9 %.

Ce sont les professions intermédiaires qui gagnent le plus d'actifs entre 1999 et 2010 : + 239 actifs, soit une hausse de 45 %.

### 3) Les déplacements domicile-travail en hausse

Lieu de travail des actifs occupés de 15 ans ou plus				
Actifs ayant un emploi travaillant à :	1999		2010	
	A la Grande-Motte	1094	50%	1224
Dans une autre commune	1092	50%	1538	56%

Source : INSEE 1999-2010

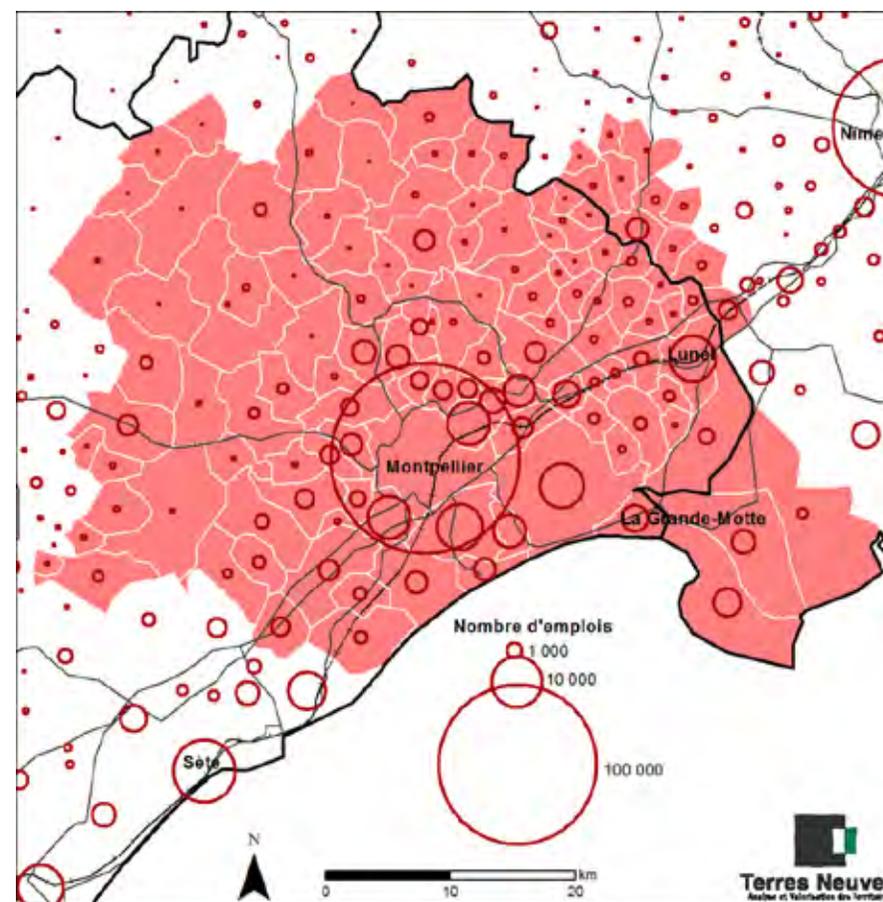
Entre 1999 et 2010, la part des actifs travaillant dans la commune a diminué passant de 50 à 44 %

Ainsi, l'emploi communal est directement dépendant de son environnement immédiat.

En 2010, 56 % des actifs ayant un emploi travaillent dans une autre commune : ce sont 446 actifs occupés de plus qu'en 1999.

La zone d'emploi est selon l'INSEE l'espace dans lequel la plupart des actifs résident et travaillent et dans lequel les établissements peuvent trouver l'essentiel de la main d'œuvre nécessaire pour occuper les emplois offerts. Le zonage s'appuie sur les migrations domicile-travail et met en exergue le marché local de l'emploi.

Zone d'emploi de Montpellier 2010



Source : INSEE 2010

	1999	2010	Évolution (en %)
La Grande-Motte	2160	2730	+26,4
Le Grau-du-Roi	2485	3223	+29,7
Mauguio	5666	7772	+37,2
CAPO	11 138	15 627	+40,3
Hérault	299 841	390 069	+30,1

Source : INSEE 1999-2010

Le nombre d'emplois a augmenté à La Grande-Motte de 26,4 % entre 1999 et 2010, mais dans une moindre mesure comparé au Pays de l'Or où ils augmentent de 40,3 % sur la même période.

Du fait de leur attractivité, Montpellier et Mauguio sont les principaux bassins d'emplois pour les Grand-Mottois.

Le nombre d'emplois salariés augmente sur la commune (+ 23,6 %) entre 1999 et 2010, mais dans une moindre mesure par rapport à l'Hérault, Mauguio et au Grau-du-Roi.

La Grande-Motte et le Grau-du-Roi présentent des similitudes : la première gagne 404 postes, quand la seconde en gagne 491 entre 1999 et 2006.

	Nombre d'emplois salariés		Évolution des emplois salariés entre 1999 et 2010	
	1999	2010	En nombre	Variation en %
La Grande-Motte	1710	2114	+404	+23,6%
Mauguio	4698	6518	+1820	+38,7%
Palavas-les-Flots	1219	1439	+220	+18,0%
Le Grau-du-Roi	1920	2411	+491	+25,6%
Hérault	251188	326520	+75332	+30,0%

Source : INSEE 1999-2010

#### 4) Un taux de chômage élevé

Chômage des 15-64 ans		
	1999	2010
Nombre de chômeurs	593	581
Taux de chômage*	21,4%	17,7%

Source : INSEE 1999-2010  
\*nombre de chômeurs par rapport à la population active (au sens du recensement de l'INSEE)

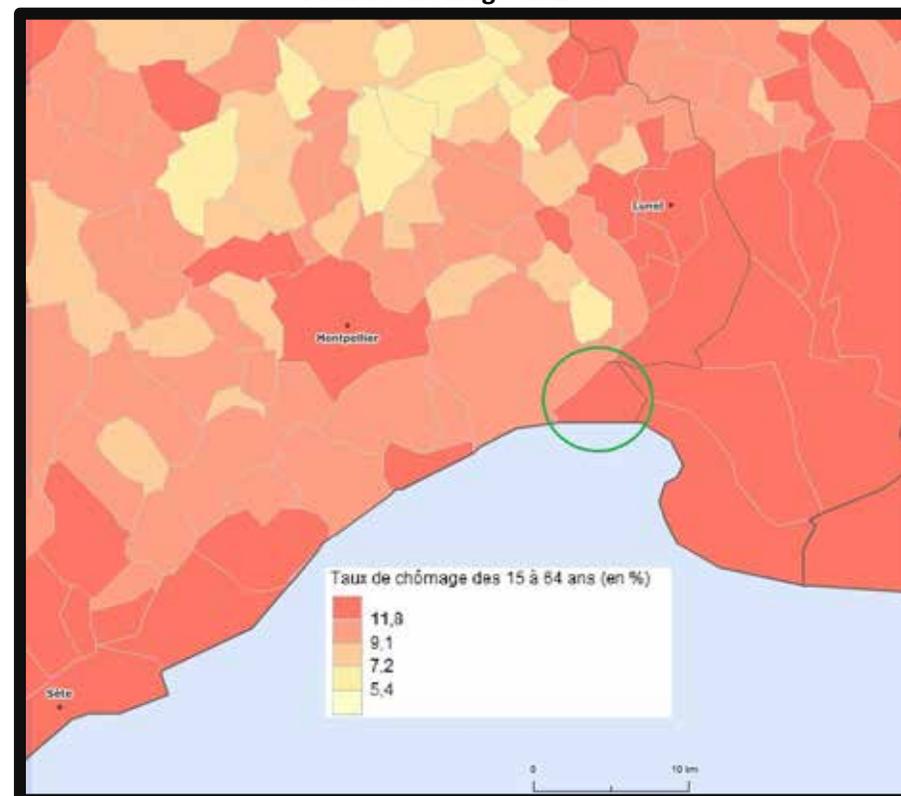
Entre 1999 et 2010, le taux de chômage à La Grande-Motte a diminué, passant de 21,4 % à 17,7 %. Il reste toutefois très élevé et touche particulièrement les jeunes.

**Ces chiffres sont toutefois à nuancer au regard de la région fortement touchée par le chômage et de l'environnement limitrophe de la commune particulièrement touché par la précarité.**

Pour comparaison, en 2010 le taux de chômage à Palavas-les-Flots est de 19,7 % et de 20,7 % au Grau-du-Roi. Le taux chômage de ces communes est supérieur à celui du département de l'Hérault (15,6 %) qui est un département particulièrement touché par le chômage. En revanche, il est moins important sur la commune de Muguio : 11,8 %.

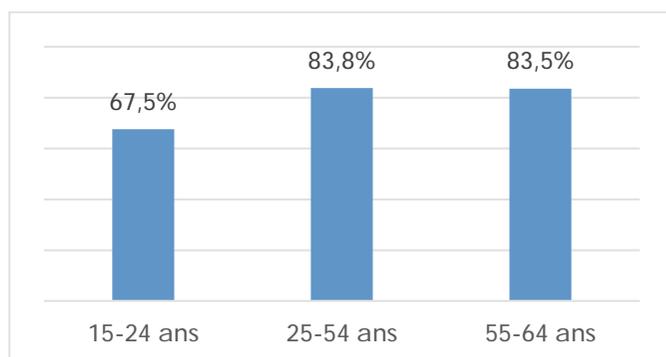
**L'important taux de chômage à La Grande Motte s'explique en partie par le caractère touristique des activités économiques de la ville qui fonctionnent que quelques mois dans l'année et qui emploient de nombreux saisonniers.**

Taux de chômage en 2009



Source : INSEE – Carte interactive 2009

Taux d'emploi par tranche d'âge parmi les actifs de 15 à 64 ans en 2010



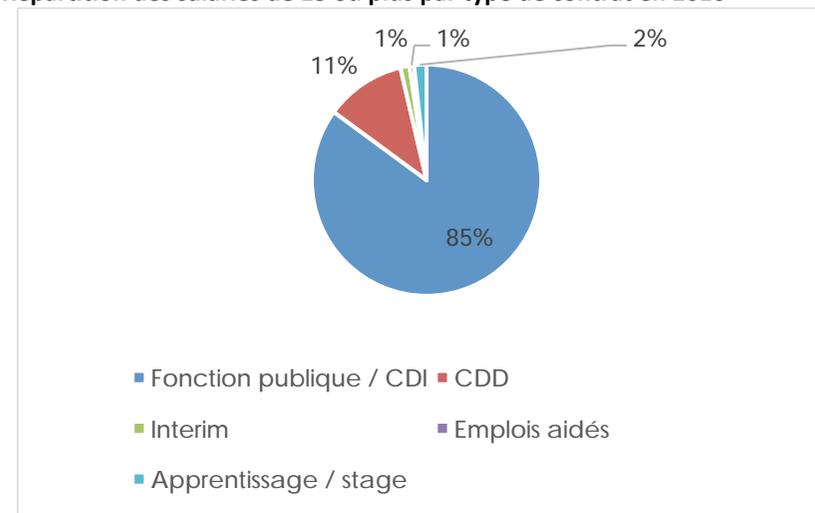
Source : INSEE 2010

En 2010, les jeunes sont les plus touchés par le chômage. En effet, parmi les actifs de 15 à 24 ans, seuls 67,5 % ont un emploi. Le taux d'emploi est en revanche plus important tant chez les 25-54 ans que le 55-64 ans avec respectivement 83,8 et 83,5 % des actifs qui ont un emploi.

## D- L'EMPLOI ET LES REVENUS

### 1) Une part relativement importante de l'emploi précaire

Répartition des salariés de 15 ou plus par type de contrat en 2010



Source : INSEE 2010

En 2010, 15 % actifs salariés grand-mottois ont un emploi précaire. C'est moins que la moyenne départementale (16,4 %), mais plus que la moyenne nationale (12,3 % en 2011). De manière générale, l'Hérault et les communes littorales sont touchés par la précarité de l'emploi, qui s'explique en grande partie par sa saisonnalité.

## 2) Un taux d'imposition supérieur à la moyenne départementale

	Part de foyers imposables en 2009	Revenu fiscal médian en 2010
La Grande-Motte	55,3 %	19 706 €
C.A. du Pays de l'Or	56,2 %	19 905 €
Hérault	48,6 %	17 498 €

Source : INSEE 2009-2010

La plupart des ménages qui résident à la Grande Motte sont relativement aisés comparativement aux ménages du département. En effet, le taux de foyers imposables sur la commune s'élève à 55,3 % en 2009 contre 48,6 % dans l'Hérault. Le revenu fiscal médian y est supérieur de 2208 € en 2010.

## 3) Des demandes d'emploi en hausse

Au 31 décembre 2011, La Grande-Motte compte 1076 demandeurs d'emploi de catégorie ABC, dont 852 de catégorie A.

382 chômeurs sont des chômeurs de longue durée. La catégorie des 50 ans et plus est celle où la part de chômeurs de longue durée par rapport au nombre de demandeurs d'emploi est la plus importante.

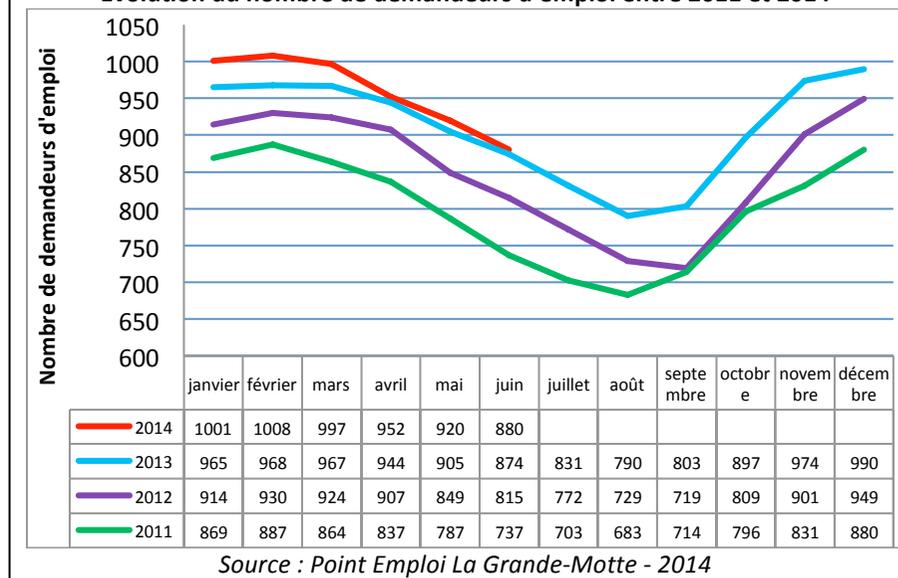
### Demandeurs d'emploi inscrit en fin de mois au 31 décembre 2011

	Nombre de demandeurs d'emploi de catégorie ABC	Nombre de chômeurs de longue durée	Part des chômeurs longue durée
15-24 ans	120	18	15 % des DE de 15-24 ans
25-49 ans	715	254	35,5 % des DE de 25-49 ans
50 ans et plus	241	110	46,6 % des DE de 50 ans et plus
Total	1076	382	

Source : INSEE 2012 (Pôle emploi, Dares, Statistiques du marché du travail)

Entre 2010 et 2011, le nombre de demandeurs d'emploi a augmenté de 8,7 % sur la commune, et le nombre de chômeurs de longue durée de 15,1 %.

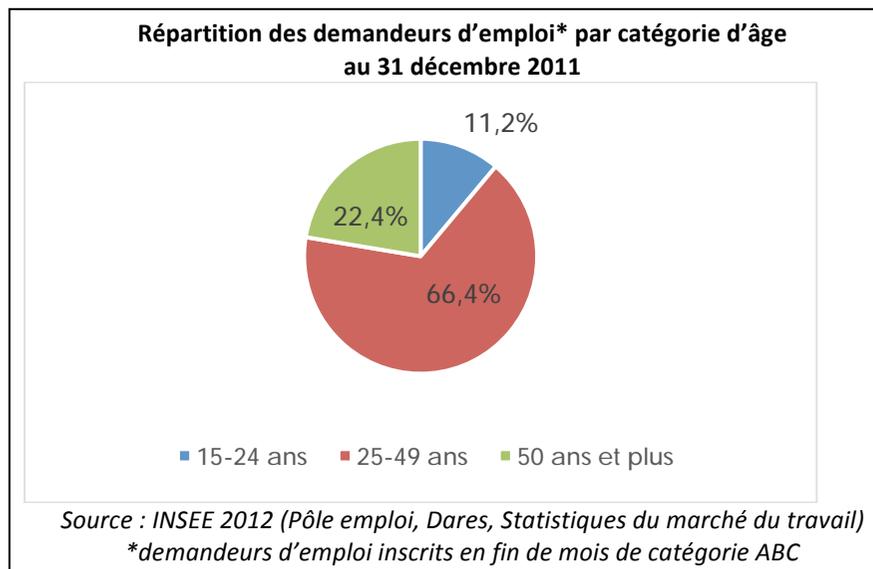
### Évolution du nombre de demandeurs d'emploi entre 2011 et 2014



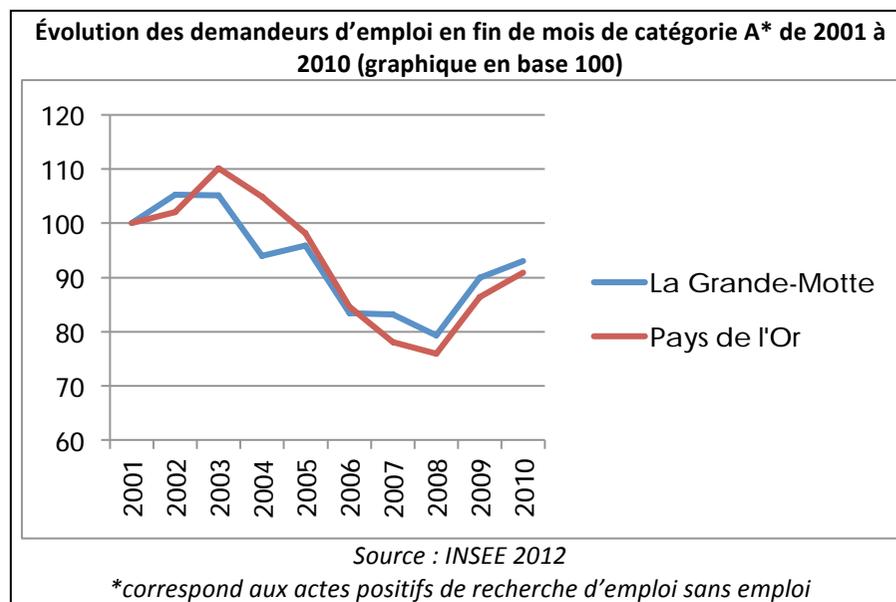
Comme le montrent les courbes du graphique ci-contre, le nombre de demandeurs d'emplois a augmenté au cours de ces dernières années. Les pics sont enregistrés au cours de la saison hivernale avec au maximum 887 demandeurs d'emploi en février 2011 contre 1008 en février 2014. Cela représente une augmentation de 13,6 %.

Au cours de la saison estivale, le nombre de demandeurs d'emplois diminue considérablement, notamment pendant les mois d'août et de septembre.

Entre 2011 et 2013, ce sont en moyenne 198 demandeurs d'emploi entre le pic (janvier/février) et le creux de la courbe (août/septembre), soit une diminution moyenne de 21,3 % du nombre de demandeurs d'emploi entre la saison basse et la saison haute. Cela confirme l'importance de la saisonnalité de l'emploi à La Grande-Motte.



Au 31 décembre 2011, La Grande-Motte compte 1076 demandeurs d'emploi en fin de mois (DEFM) contre 990 au 31 décembre 2010 (INSEE 2012). Cela représente une hausse de 8,7 %, similaire à la hausse enregistrée sur l'ensemble du Pays de l'Or sur la même période, + 8,2 %.



Le graphique en base 100 montre que le nombre de DEFM a nettement diminué de 2003 à 2008. Il existe depuis 2008 une hausse généralisée du nombre de DEFM inscrits. Cependant, leur nombre reste inférieur aux inscriptions enregistrées au début des années 2000.

Il faut souligner que sur les stations littorales comme la Grande Motte, les variations du chômage sont également très influencées par le caractère saisonnier des activités touristiques.

À noter que le profil des demandeurs d'emplois de la commune diffère sensiblement de celui du département : la part des jeunes de moins de 25 ans au chômage y est supérieure (11,2 % à La Grande-Motte contre 16,6 % dans l'Hérault). À l'inverse, la part des 50 ans ou plus est supérieure à La Grande-Motte : 22,4 % contre 17,4 % pour le département.

	De - de 25 ans		De 25 à 49 ans		De 50 ans ou +		Total	
<b>La Grande-Motte</b>	120	11,2%	715	66,4%	241	22,4%	1076	100%
<b>CAPO</b>	593	14,2%	2749	65,7%	841	20,1%	4183	100%
<b>Hérault</b>	15986	16,6%	63434	66,0%	16675	17,4%	96095	100%

Source : INSEE 2012

La part des chômeurs de longue durée (plus de 12 mois) de La Grande-Motte est similaire à celle du département et de la CPO. Elle représente 36 % des DEFM.

	En nombre	En %
<b>La Grande-Motte</b>	382	36%
<b>CAPO</b>	1498	36%
<b>Hérault</b>	34431	36%

Source : INSEE 2012

#### 4) L'augmentation du nombre d'utilisateurs du Point Emploi communal

Le Point Emploi est un service communal complémentaire des structures d'emploi de l'Etat dont l'objectif est de faciliter l'insertion ou la réinsertion professionnelle. Il permet un suivi personnalisé pour les demandeurs d'emploi, les saisonniers, les étudiants en recherche de jobs d'été, mais également pour les recruteurs.

Selon une enquête auprès des agents du Point Emploi, les demandes des utilisateurs demandeurs d'emplois sont variées :

- Accès Internet, formation aux techniques de recherche d'emploi, renseignements administratifs divers, création de l'espace personnel emploi sur le site de Pôle Emploi, mise en ligne du CV, etc. ;
- Demandes de conseils sur les formations, et litiges avec les employeurs ;
- Suivis individuels par partenaires spécialisés (problématiques liées aux jeunes, femmes seules, personnes éloignées de l'emploi, création entreprise, initiation bureautique, coachings divers ....)

#### Un public évolutif

Le Point Emploi a constaté une augmentation parmi les utilisateurs du nombre de retraités ou de personnes proches de la retraite, ainsi qu'une augmentation du nombre d'étrangers ressortissants européens provenant essentiellement de l'Espagne, du Portugal et des pays de l'Est.

Cependant, le turn-over est régulier. Les demandeurs retournent vers leur région d'origine ou se dirigent vers des villes plus importantes. Les arrivées sont incessantes depuis la France ou l'étranger.

**Le manque de mobilité, une problématique majeure**

Le manque de mobilité vers le bassin d'emploi de Montpellier représente un frein important à la recherche d'emploi des usagers du Point Emploi. En effet, les demandeurs d'emploi n'ont souvent pas de véhicule, ou alors celui-ci est en mauvais état ou non-assuré. De plus, l'offre de transports en commun est jugée insatisfaisante.

**L'offre de logements s'adapte à la précarité**

L'augmentation du nombre des usagers du Point Emploi est à mettre en relation avec l'offre de logements qui permet à des personnes sans garanties de ressources de louer plus facilement que dans d'autres communes. En effet, l'accès au logement est plus facile à La Grande-Motte du fait de :

- La typologie des logements. Les studios sont peu ou pas exploitables en saison sont loués plus facilement ;
- La location de particulier à particulier qui facilite les démarches.

**Un fonctionnement « insulaire » propre à la commune**

Le Point Emploi évalue également un manque de motivation à se déplacer de la part des usagers. Cela est dû à la configuration dite « insulaire » de La Grande-Motte qui permet par son cadre une vie agréable, facilitée par la présence d'équipements scolaires et d'une offre médicale, et également la présence de travaux au noir en saison estivale.

**5) Demande sociale et indicateur de précarité**

Selon les acteurs sociaux, on observe actuellement un phénomène d'aggravation de la situation sociale d'une partie de la population de la Grande Motte : le nombre des personnes qui s'adressent au CCAS s'est accru de 20 % en 2 ans.

Cela tient, selon la directrice du CCAS, à la pénurie de logement sur la couronne Montpelliéraine ; faute de solution d'hébergement les personnes se « rabattent » sur le littoral qui dispose de nombreux studios. Ces logements, lorsqu'ils n'ont pas été réhabilités, sont devenus difficiles à louer du fait de l'attente de standing des touristes. Les propriétaires s'orientent alors vers une location de septembre à Juin.

La trajectoire locative des personnes qui s'adressent au CCAS, passe souvent par une première location en studio (et la plupart du temps celui-ci est loué via internet pour éviter les 3 mois de caution et les frais d'agence).

Ce mode de location hors saison induit une instabilité résidentielle.

Les travailleurs sociaux observent également une paupérisation d'une part croissante des personnes âgées, qui disposent de très petites retraites (entre 800 et 1000 euros).

Les logements disponibles sur la Grande Motte sont bien souvent inadaptés très isolés lorsqu'ils sont localisés dans des quartiers excentrés et non desservis par les transports en commun. Se pose alors la question de l'accès aux commerces et aux services pour les personnes à mobilité réduite.

Les logements sont bien souvent mal isolés et mal chauffés ce qui induit une surconsommation d'électricité et grève le budget.

Les ménages qui disposent de revenus modestes du fait de petits salaires ont de plus en plus de difficultés « à s'en sortir » ; on observe un appauvrissement des personnes qui travaillent et un accroissement des phénomènes de surendettement. Dans certains cas, faute de solution logement, le maintien dans l'emploi peut être compromis.

Face à l'augmentation constatée des loyers (il faut compter 450 euros pour un studio, ce qui correspond au coût de location d'un P2 il y a deux ans) certains « anciens » résidents sont contraints de quitter la Grande Motte.

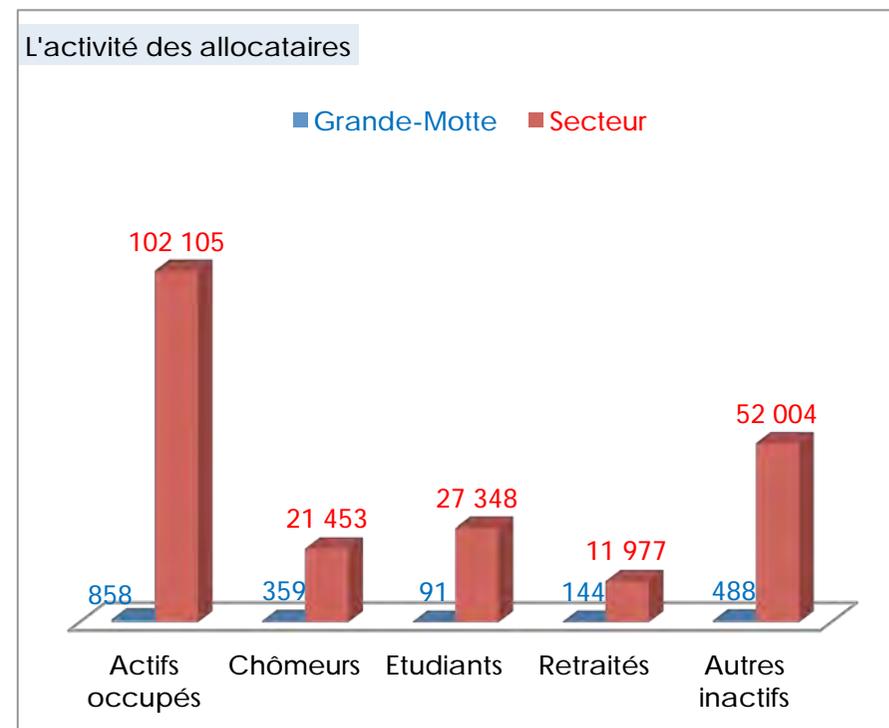
D'autres publics se contentent d'un habitat précaire ; face au développement du logement à l'année en camping la commune a du prendre un arrêté imposant la fermeture hors saison.

Compositions familiales				
	GM		Secteur	
Familles	623	40,4%	76	49,5%
			738	
Dont familles monoparentales	289	46,4%	25	33,0%
			359	
Couples sans enfants	65	4,2%	8 450	5,4%
Isolés hommes	414	26,9%	32	20,9%
			479	
Isolés femmes	439	28,5%	37	24,1%
			391	

Les allocataires CAF: Les données relatives aux profils des allocataires permettent de repérer certains indicateurs de précarité. Le montant moyen des allocations versées sur la Grande Motte est inférieur aux moyennes du secteur : 322 euros par allocataire (350 sur l'ensemble du secteur CAF). Mais le nombre de personnes suivies dans le cadre du RMI (RUPI) sur la commune est en augmentation de près de 20% depuis 2005.

**Sur la Grande Motte la part des familles monoparentales est très importante : 13% de plus que sur l'ensemble du secteur et les personnes isolées représentent 55% des allocataires soit 10% de plus que les moyennes du secteur.** Les allocataires de la CAF sont également plus âgés

en moyenne qu'ailleurs (Cf. tableaux suivants). Le graphique fait apparaître la forte proportion de chômeurs et de retraités tandis que les étudiants sont sous représentés sur la commune.



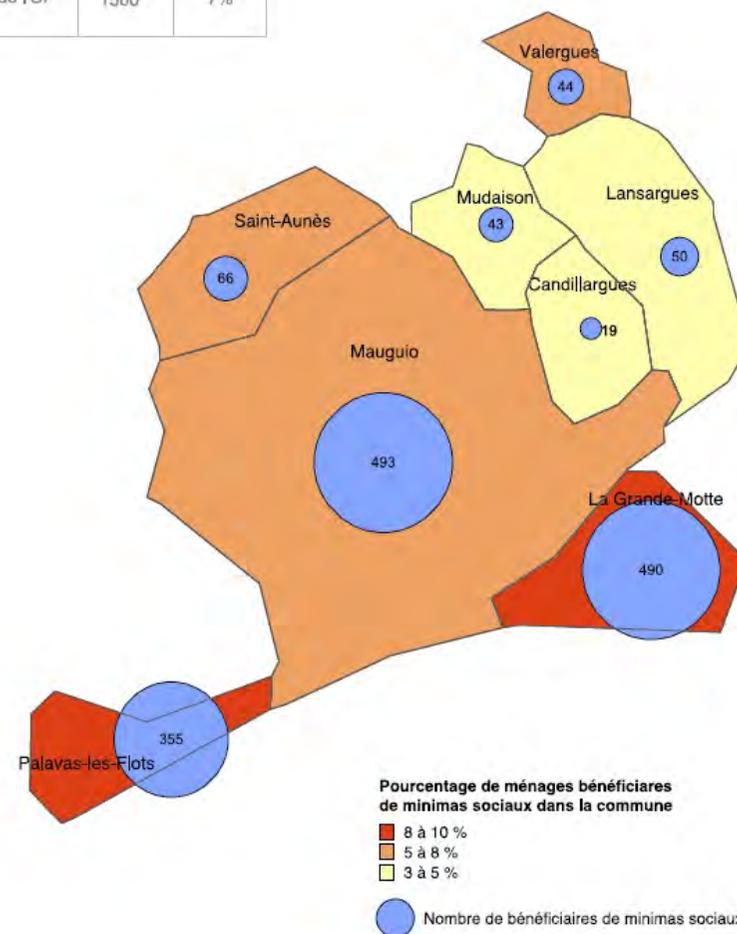
Les données du FSL (Fond de solidarité au logement) indiquent le nombre d'aides au logement attribuées et le montant de celles-ci. Elles sont plus importantes pour l'accès au logement sur la Grande Motte, signe de la difficulté rencontrée par une part de la population face à la cherté des logements. Selon les données du service logement du Conseil Général les aides sont en augmentation et ceci plus particulièrement pour des dossiers énergie. La commission est de surcroit amenée à rejeter un nombre croissant de demandes pour cause de loyer trop élevé (incompatible avec une solvabilité des ménages).

Nombre	47
Accès	30
Maintien	17
Montant	31 264,0 €
Accès	21 525,7 €
Maintien	9 738,3 €

Sources fichier CAF /FSL et service logement du Conseil Général

**Bénéficiaires des minima sociaux en 2011**

	Nombre bénéficiaires	% ménages bénéficiaires
CA Pays de l'Or	1560	7%



Sources : CAF / Diagnostic du PLH de la CAPO 2013

490 ménages grand-mottois bénéficient des minimas sociaux en 2011, soit près de 10 % des ménages. Ce taux se rapproche de celui de Palavas-les Flots qui compte 355 bénéficiaires mais est bien supérieur à celui de la CAPO qui s'élève à 7 %.

Le diagnostic du PLH de la CAPO (2013) souligne le décalage qui existe entre les ressources financières de ménages et les niveaux de prix de l'immobilier. Il met en exergue des « **problématiques spécifiques aux communes littorales** :

- une population plus isolée où les demandeurs ne sont pas exclusivement des bénéficiaires de minima sociaux (travailleurs pauvres et familles monoparentales de classe moyenne) ;
- de nombreux ménages logés sous le régime précaire des baux saisonniers ;
- une offre locative et des charges élevées pour de petits logements non adaptés à une occupation permanente ».

Les travailleurs sociaux font ainsi remonter des besoins accrus en logement très social et en structures d'hébergement d'urgence et d'insertion, notamment pour un public de jeunes et de personnes isolées et ce, bien qu'il existe de nombreuses structures d'accueil sur la ville de Montpellier. Le développement d'une offre de proximité sur le territoire du Pays de l'Or s'avère nécessaire en raison de la moindre mobilité de plusieurs ménages concernés.

### Les enjeux en résumé

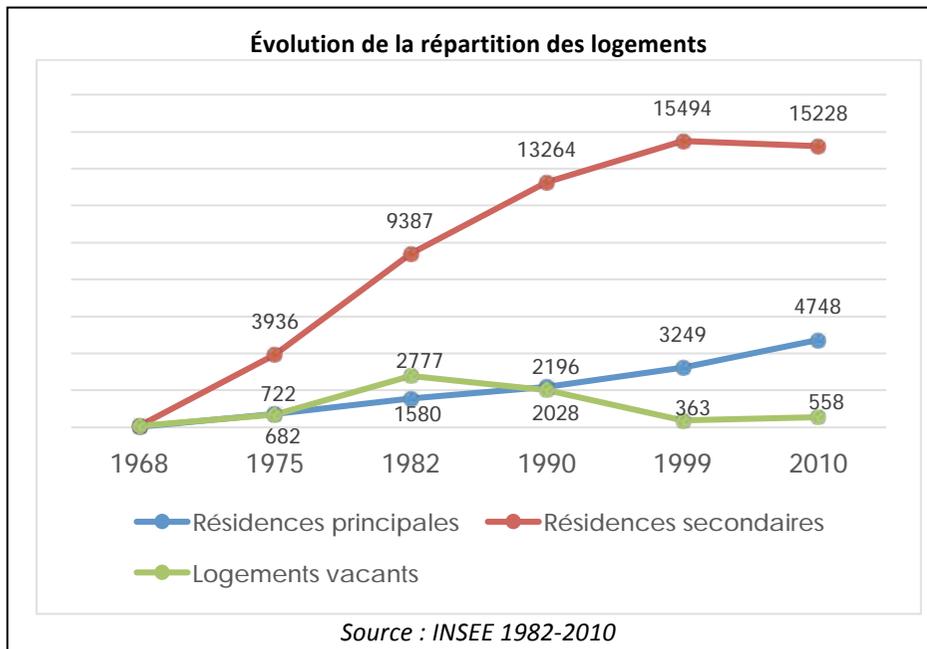
*La démographie grandmottoise est très typée avec la classe des personnes âgées surreprésentée, un taux d'imposition relativement élevé, l'importance des ménages de petite taille. Ce profil implique une offre de logements mais aussi de services et d'équipements, adaptée. Par ailleurs faisant partie d'un bassin de vie à la démographie particulièrement vigoureuse, La Grande Motte a dépassé son seul statut de « ville balnéaire » pour devenir une ville à part entière très recherchée. D'où les enjeux suivants :*

- *Faire évoluer le parc actuel de logements pour une occupation à l'année.*
- *Répondre à une offre de plus en plus importante de logements aidés.*
- *Répondre à un besoin particulièrement important d'emplois saisonniers.*

### III : LE PARC DE LOGEMENTS

	1990		1999		2010	
	Nombre	% du parc	Nombre	% du parc	Nombre	% du parc
Résidences principales	2196	12,6%	3249	17%	4748	23,1%
Résidences secondaires	13 264	75,8%	15 494	81,1%	15 228	74,2%
Logements vacants	2028	11,6%	360	1,9%	558	2,7%
Parc total	17 488	100%	19 106	100%	20 534	100 %

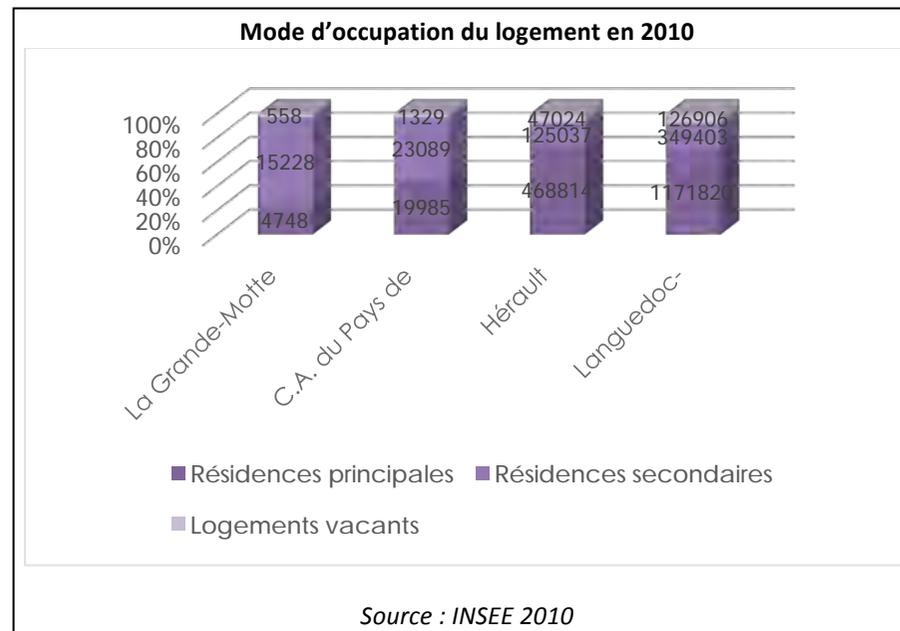
Source : INSEE 1990-2010



### A- STRUCTURE ET ETAT DU PARC EXISTANT

#### 1) Le parc de résidences secondaires

UN PARC DE LOGEMENTS SECONDAIRES TRES IMPORTANT QUI TEND A SE TRANSFORMER EN RESIDENCES PRINCIPALES



La Grande-Motte, comparativement au département et à la région, est caractérisée par sa **forte proportion de résidences secondaires** : elles représentent les trois quarts de son parc total de logements (74,2 % en 2010). La part de logements vacants est en légère augmentation depuis 1999 mais reste très faible : elle est passée de 1,9 à 2,7 % en 2010.

L'accroissement continu des résidences principales observé depuis la création de La Grande-Motte se fait sur la dernière période 1999-2010, à un rythme plus rapide qu'auparavant. Elles représentent aujourd'hui près d'un quart du parc de logements (23,1 % en 2010).

On enregistre depuis 1999 un phénomène nouveau concernant le parc de résidences secondaires : en effet, la tendance s'est inversée. Alors qu'elles avaient fortement augmenté au cours des dernières décennies, elles sont aujourd'hui en régression. On enregistre sur la période 1999-2010 une baisse de 266 unités dans le parc de résidences secondaires.

L'accroissement du parc de résidences principales (+ 1499 unités entre 1999 et 2010) se fait donc au détriment du parc à vocation touristique.

**Ces évolutions confirment le phénomène de résidentialisation à l'année souligné par les acteurs du logement.**

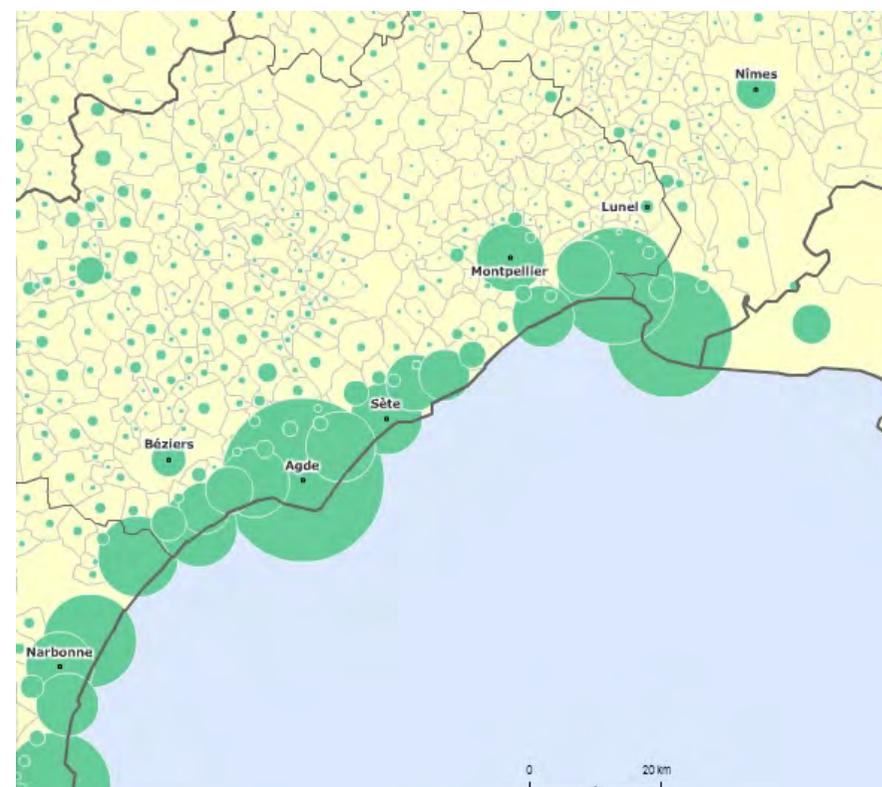
**Si les résidences principales sont en augmentation, elles représentent toutefois une faible part dans le parc total (23,1 % en 2010).**

En effet, dans les communes limitrophes, les résidences principales représentent 41,1 % du parc de logements à Palavas-les-Flots, 66,4 % à Mauguio, 45 % sur l'ensemble de la C.A. du Pays de l'Or.

**Ceci confirme ainsi le versant touristique de la ville ; les résidences secondaires représentant plus de trois quart du parc total.**

C'est la deuxième ville du département qui enregistre le plus de résidences secondaires après Agde (31 568 en 2010). Elle est proche de son voisin Le Grau-du-Roi qui en compte 18 399.

### Nombre de résidences secondaires



Nombre de résidences secondaires ou logements occasionnels



Source : INSEE – Carte interactive 2009

## 2) Le parc de résidences principales

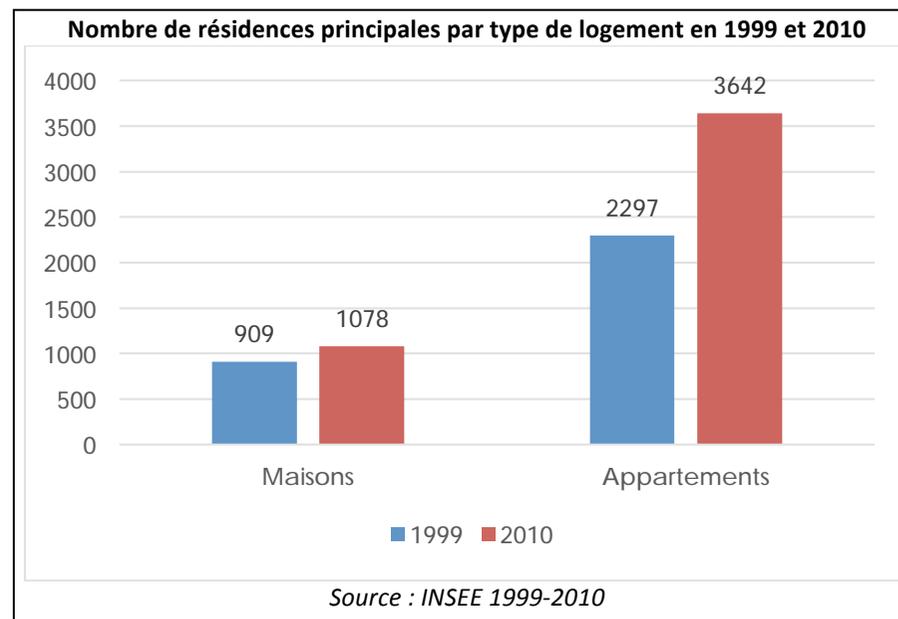
	1999		2010		
	Nombre	Part	Nombre	Part	
Parc total	Maisons	1833	9,6%	1788	8,7%
	Appartements	17215	90,4%	18697	91,3%
Parc de résidences principales	Maisons	909	28,3%	1078	22,8%
	Appartements	2297	71,7%	3642	77,2%

Source : INSEE 1999-2010

Le parc de logement est avant tout représenté par du logement collectif (91,3 % du parc en 2010). Au sein des résidences principales, la part du collectif est moins importante : 77,2 %. À noter que cette part augmente à la fois dans l'ensemble du parc (+ 0,9 points) et dans le parc de résidences principales (+ 5,5 points).

On constate que, entre 1999 et 2010, le nombre de maisons a augmenté au sein du parc de résidences principales (+ 169 maisons) mais qu'il a diminué dans le parc total de logements (- 45 maisons). Cette évolution s'explique par la transformation des maisons de résidences secondaires en résidences principales. En effet, alors qu'en 1999, 49,6 % des maisons sont des résidences principales, en 2010, ce sont 60,3 %.

De la même manière, la part du collectif en résidences principales augmente entre 1999 et 2010, passant de 13,3 à 19,5 %.



### LES RESIDENCES PRINCIPALES OCCUPEES PAR LEURS PROPRIETAIRES

60,4 % des résidences principales sont occupées par leur propriétaire. **L'évolution du statut d'occupation des résidences principales met en évidence un accroissement de la part des propriétaires.** Ils représentent en 2010 60,4 % contre 55,3 % en 1999 des statuts d'occupation.

Les agences immobilières ont souligné la forte part de personnes retraitées et préretraitées qui s'installent à l'année sur La Grande Motte. Ceci peut expliquer cette évolution ; les résidences secondaires sont désormais habitées à l'année par leur ancien propriétaire mais un certain nombre de résidences de tourisme est également vendu à des ménages, à usage de logement principal selon les agences.

## Répartition des résidences principales par statut d'occupation

	1999		2010	
	Nombre	Part	Nombre	Part
Propriétaires	1797	55,3%	2869	60,4%
Locataires	1201	37,0%	1648	34,7%
Logés gratuits	251	7,7%	231	4,9%

Source : INSEE 1999-2010

La hausse du nombre et de la part de propriétaires occupants est à mettre en relation avec la transformation des résidences secondaires en résidences principales. En effet, les propriétaires s'installent lorsqu'ils arrivent à la retraite dans leur logement de vacances.

## UN PARC DE RESIDENCES PRINCIPALES RECENT MAIS UN RYTHME DE CONSTRUCTION LENT

Construction des résidences principales en 1999<sup>7</sup> par période d'achèvement (en %)

Période d'achèvement	Part des résidences principales	
	La Grande-Motte	Hérault
Avant 1915	0,0%	13,7%
De 1915 à 1948	0,0%	4,7%
De 1949 à 1967	0,1%	9,6%
De 1968 à 1974	7,3%	9,1%
De 1975 à 1981	5,2%	10,0%
De 1982 à 1989	2,9%	11,9%
1990 ou après	1,5%	12,2%
Total	17,0%	71,4%

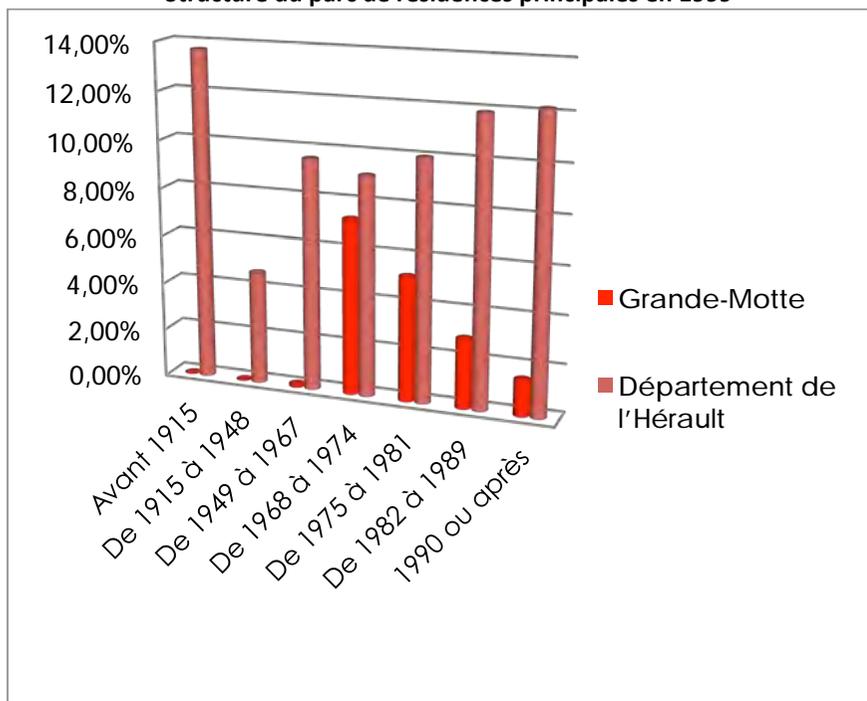
Source : INSEE 1999

La Grande-Motte ayant pour particularité d'avoir été presque intégralement construite dans les années 70 sur un territoire « quasi-désertique », la caractéristique du parc de logements tient à son style architectural relativement « homogène » qui marque l'identité singulière de la ville.

**Les difficultés tiennent à l'âge de ce même parc dont une forte part reste peu réhabilitée** et dont la configuration et l'aménagement actuel ne sont parfaitement adaptés ni à l'évolution de la demande touristique, ni à un usage d'habitat à l'année.

<sup>7</sup> Données INSEE actualisées indisponibles

Structure du parc de résidences principales en 1999



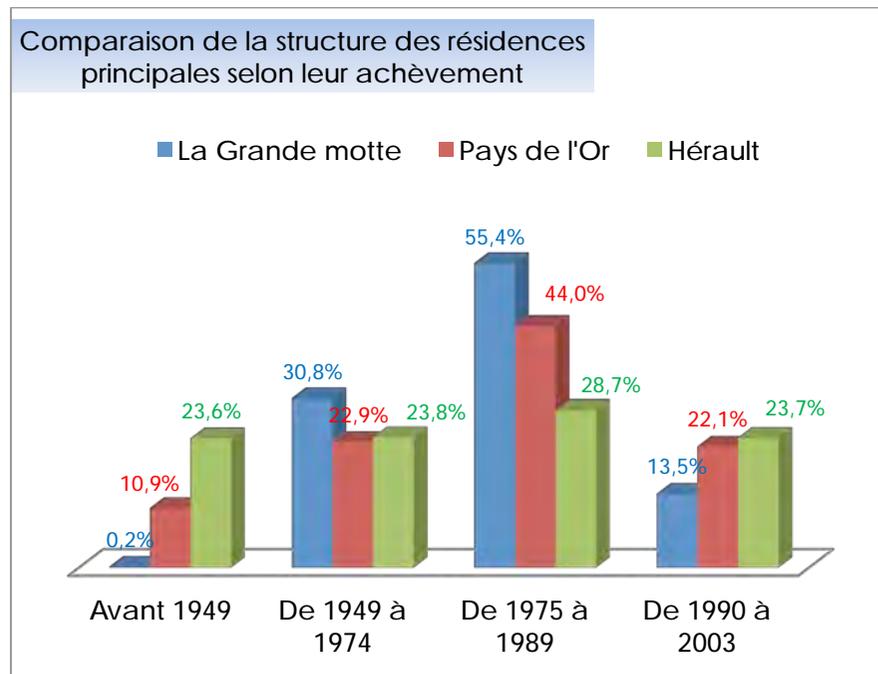
Source : INSEE 1999

Avant la création de la ville à la fin des années 1960, La Grande-Motte comptait un très faible nombre de logements. En 1999, la commune comptait 17 % de résidences principales dans son parc de logements. 7,3 % des résidences principales ont été construites entre 1968 et 1974.

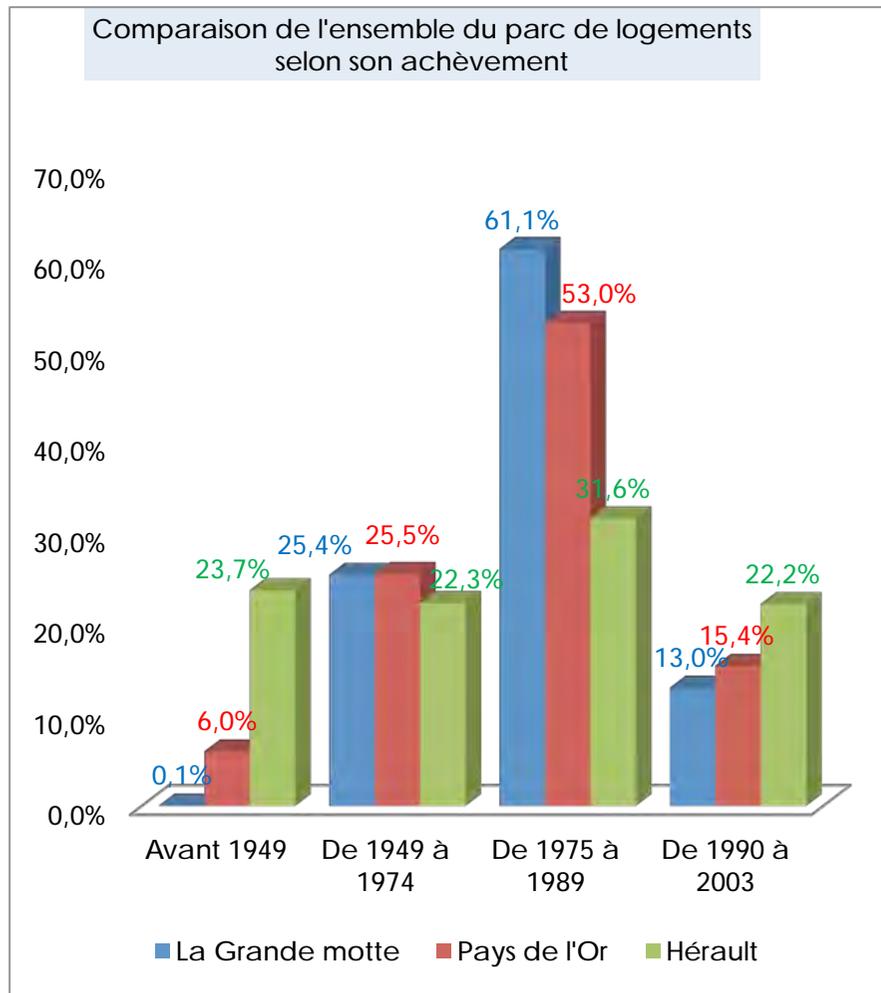
**Le graphique ci-dessus met en évidence que depuis 1974, et plus particulièrement depuis 1982, le rythme de construction des résidences principales diminue à La Grande-Motte. À l'inverse, leur nombre n'a cessé de croître dans le département de l'Hérault.**

Par ailleurs, les nouvelles données INSEE issues du recensement de 2010 confirment cette tendance. **La raison principale vient du manque de disponibilités foncières de la commune.**

Comparaison de la structure des résidences principales selon leur achèvement

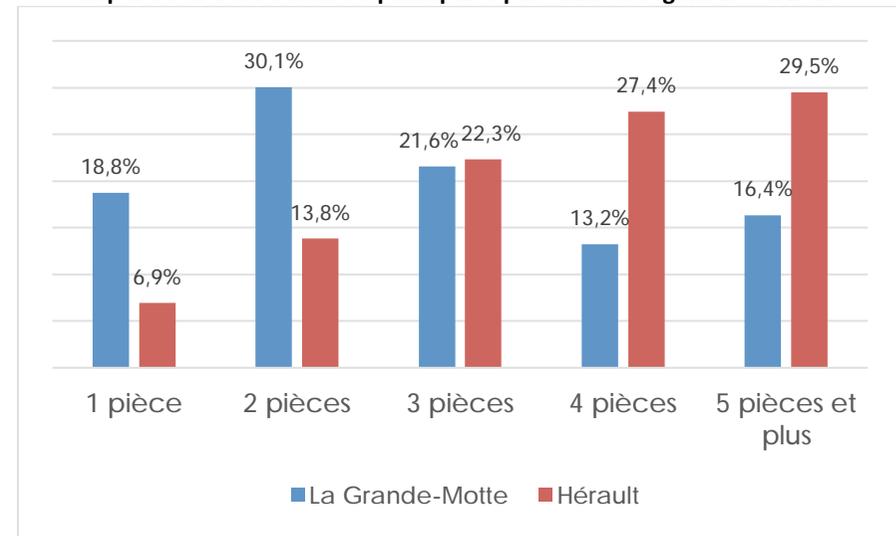


Comparaison de l'ensemble du parc de logements selon son achèvement



DES PETITES RESIDENCES PRINCIPALES INADAPTEES A LA DIVERSITE DES BESOINS

Répartition des résidences principales par taille du logement en 2010



Source : INSEE 2010

En 2010, le parc de résidences principales est marqué par une forte proportion de petits logements : 49 %, alors qu'ils ne représentent que 21 % du parc héraultais.

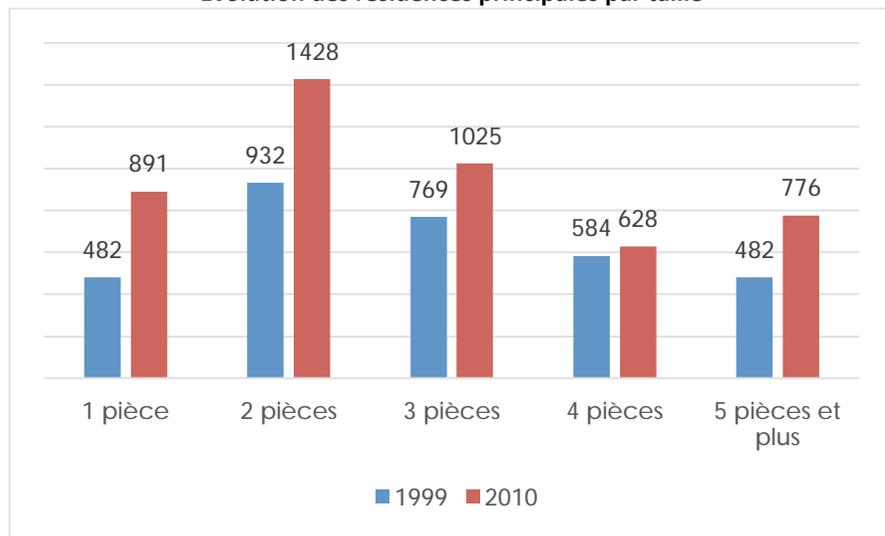
Cette caractéristique du parc explique en partie la forte part constatée de ménages de petite taille qui résident sur La Grande Motte.

Les agences soulignent une demande non satisfaite de grands logements de la part de leur clientèle.

On constate que le nombre de petits logements a fortement augmenté entre 1999 et 2010 : + 905 logements de 1 et 2 pièces. En revanche, le nombre de grands logements de 4 pièces et plus ont connu une hausse moins importante : + 338 unités.

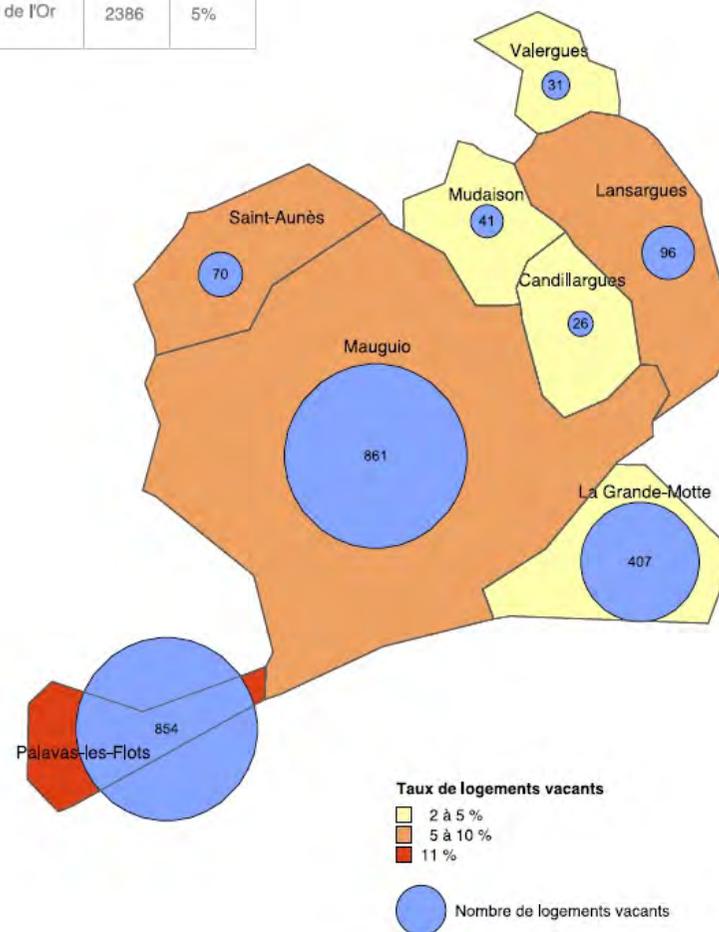
Parc de logements vacants en 2011

Évolution des résidences principales par taille



Source : INSEE 1999-2010

	Nombre vacants	Taux vacants
CA Pays de l'Or	2386	5%



Source : Filocom 2011 / Diagnostic du PLH de la CAPO 2013

3) Parc vacant et parc indigne

LA VACANCE AUGMENTE MAIS RESTE FAIBLE

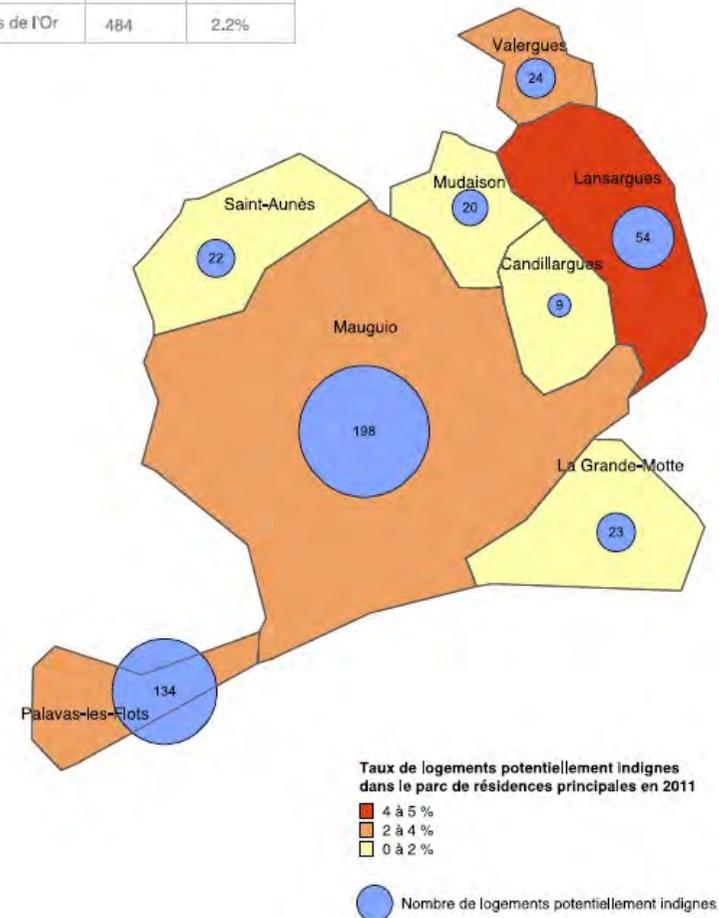
La vacance est très faible à La Grande-Motte. Elle représente 2,7 % du parc total de logements. Cependant, leur nombre a augmenté entre 1999 et 2010, passant de 360 logements vacants (soit 1,9 % du parc) à 558. La faiblesse de la vacance illustre la tension du marché immobilier sur la commune.

**LE LOGEMENT INDIGNE<sup>8</sup> RESTE FAIBLE**

En 2011, 23 logements parmi les résidences principales sont recensés comme potentiellement indignes, contre 134 pour la commune de Palavas-les-Flots. Cela représente 0,5 % du parc de résidences principales. C'est nettement inférieur à la moyenne de la CAPO qui enregistre 2,2 % de logements potentiellement indignes.

Il faut toutefois surveiller l'état du parc qui pourrait être amené à se détériorer compte tenu du vieillissement du parc peu réhabilité à ce jour, de la hausse de la précarité ou du système de location directe entre le propriétaire et le locataire.

	Nb logts potentiellement indignes	% logts potentiellement indignes
CA Pays de l'Or	484	2.2%



**Le parc privé potentiellement indigne en 2011 (Filocom 2011)**

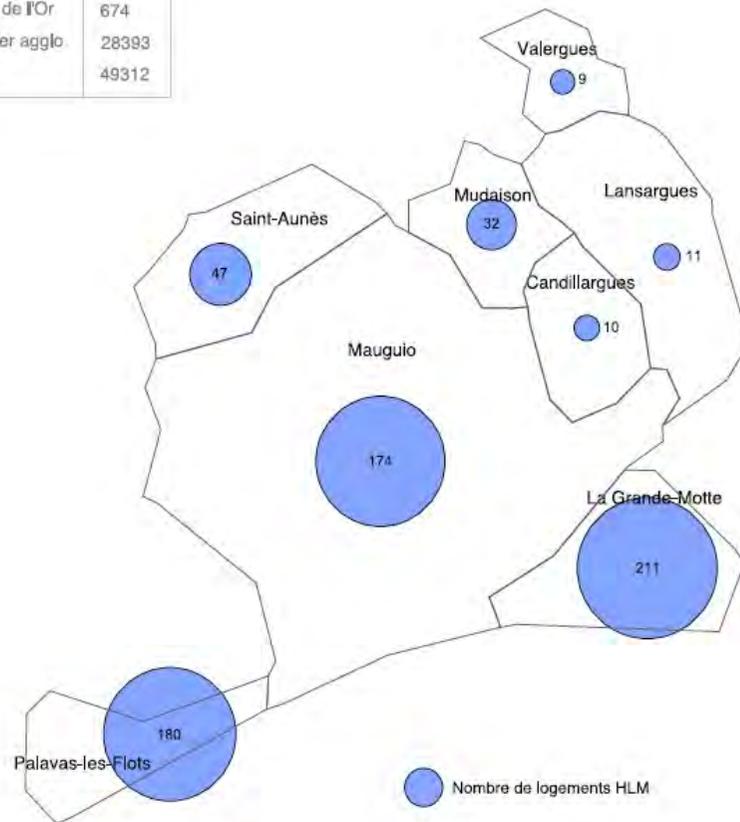
<sup>8</sup> « Constituent un habitat indigne les locaux ou installations utilisés aux fins d'habitation et impropres par nature à cet usage, ainsi que les logements dont l'état, ou celui du bâtiment dans lequel ils sont situés, expose les occupants à des risques manifestes pouvant porter atteinte à leur sécurité physique ou à leur santé. » (loi de Mobilisation pour le Logement et de Lutte contre l'Exclusion (MOLLE) du 25 mars 2009)

#### 4) Le parc social et l'hébergement des publics spécifiques

##### LE PARC SOCIAL

Parc HLM au 1er janvier 2012

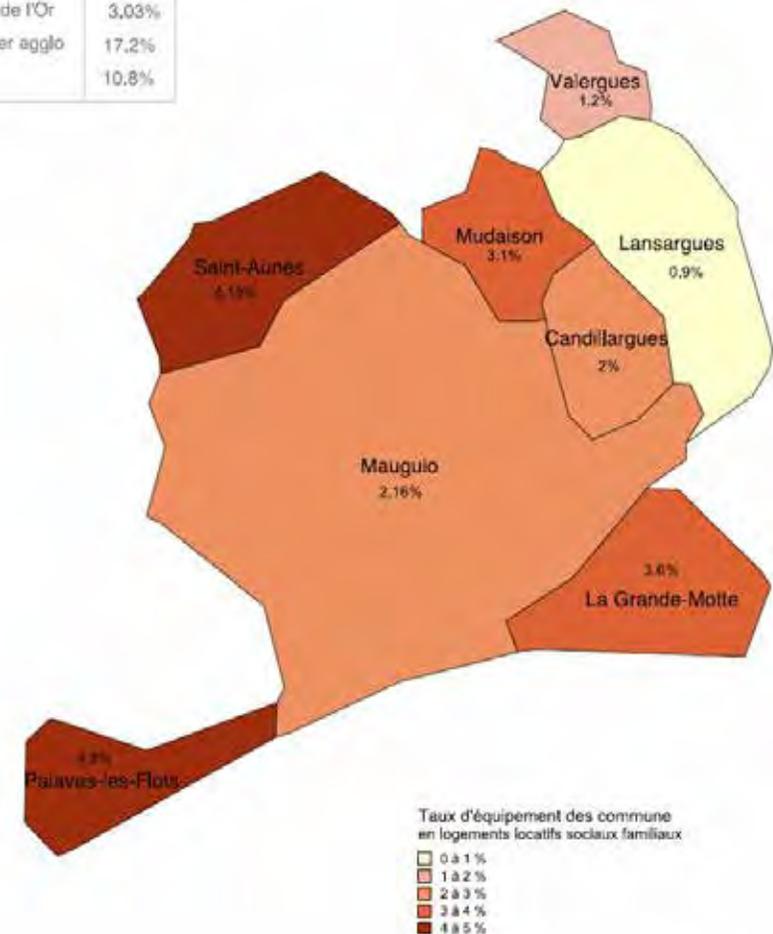
	Nb Logts HLM
CA Pays de l'Or	674
Montpellier agglô.	28393
Hérault	49312



Sources : RPLS 2012 / Diagnostic du PLH de la CAPO 2013

Taux d'équipement au 1er janvier 2012

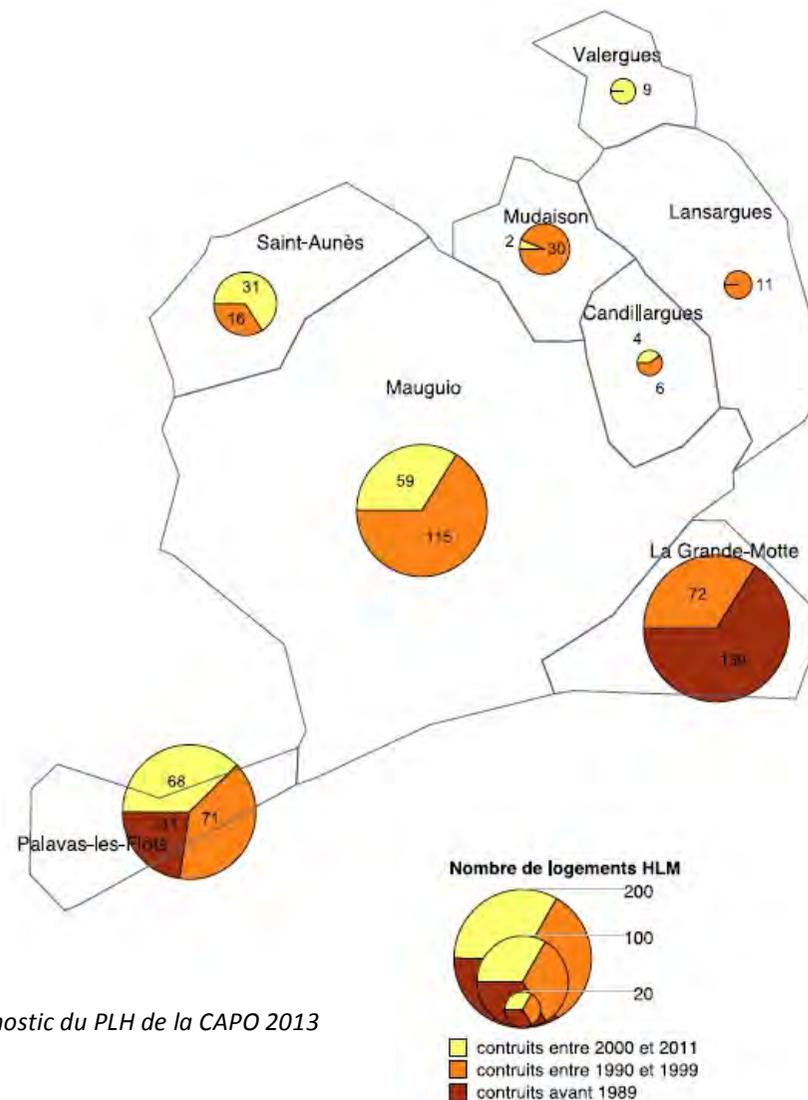
	% Logts HLM
CA Pays de l'Or	3,03%
Montpellier agglô	17,2%
Hérault	10,8%



Sources : RPLS 2012 - Filocom 2011/ Diagnostic du PLH de la CAPO 2013

Au 1er janvier 2012, la commune de La Grande-Motte dispose d'un parc de 211 logements sociaux géré par deux bailleurs principaux : FDI et Hérault Habitat. L'ensemble des HLM sont des logements collectifs. Le taux d'équipement de La Grande-Motte (3,6 %) est légèrement plus élevé que celui de la CAPO (3,03 %) mais il reste insuffisant comparativement aux moyennes départementales : l'Hérault enregistre un taux d'équipement de 10,8 %. À l'échelle de la CAPO, La Grande-Motte recense est la commune qui recense le plus grand nombre de HLM qui représentent 31,3 % des HLM de la CAPO en 2012.

L'âge du parc au 1er janvier 2012



Sources : RPLS 2012 / Diagnostic du PLH de la CAPO 2013

L'âge de ce parc est en relativement ancien : 139 logements HLM ont été construits entre 1970 et 1989 et 72 entre 1990 et 1999.

**Selon Hérault Habitat, ce parc est de qualité satisfaisante et ne pose pas de problème particulier.** Cependant le nombre de demandes augmente et le turn-over est très faible (4,5 % en 2012). Le logement social joue souvent un rôle de première étape vers l'accession, or actuellement cette fonction n'est pas remplie car la trajectoire locative est bloquée.

A noter des phénomènes de suroccupation qui sont très surveillés par les gestionnaires HLM.

**Concernant la population hébergée dans le parc social, il s'agit surtout de personnes originaires des communes voisines** (Mauguio, Lansargues, St Aunès...).

Une tendance est à prendre en compte : l'augmentation de la part des femmes seules avec enfant. 75 % des demandes de HLM sur La Grande-Motte concerne des ménages d'une à deux personnes.

Signe des difficultés rencontrées, les demandes de logement social sur le secteur émanent dans 22 % des cas de personnes hébergées.

## 5) L'hébergement des publics spécifiques

### LE LOGEMENT DES PERSONNES AGEES ET DES PUBLICS HANDICAPES

**Face au vieillissement observé de la population de la Grande Motte, se pose la question de l'adaptation des logements, l'avancée en âge conduisant au développement des formes de handicap et de dépendance.**

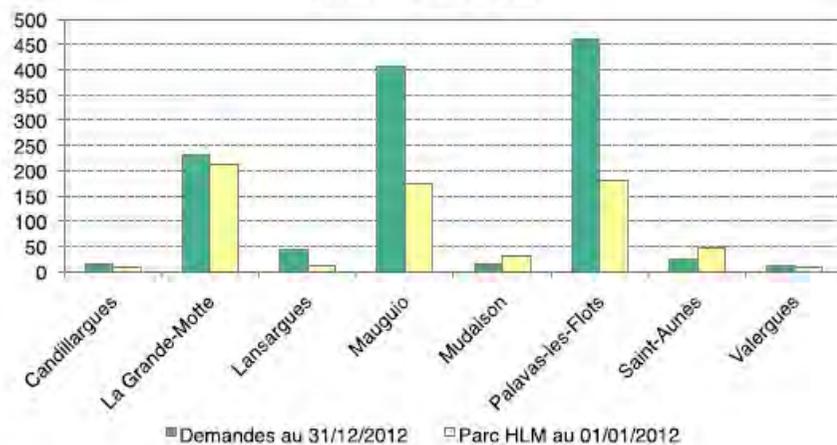
Selon les agences immobilières, les personnes plus âgées quittent les villas excentrées et recherchent des logements assez grands, équipés d'ascenseurs et proches des commerces et services, ce qui peut être difficile à trouver sur la commune. En effet, du fait de sa vocation touristique initiale, le parc n'a pas forcément été conçu pour l'accueil des personnes en situation de handicap. L'étude réalisée par Pact Habitat et logement en 2001 faisait état d'un taux d'équipement pour handicapés de 24% parmi les résidences enquêtées.

Le schéma gérontologique départemental (2013-2015) insiste sur la nécessaire adaptation des logements au handicap et l'objectif de développement de formes alternatives d'habitat qu'il s'agira de prendre en compte.

Concernant les maisons de retraite, au niveau départemental, l'équipement en nombre moyen de lits est de 106 lits pour 1000 habitants de 75 ans et plus.

Répartition par communes du parc HLM et des demandes en logement social

Source : DREAL LR 2012



Source : Diagnostic du PLH de la CAPO 2013

A l'échelle de la ville on est largement en dessous de ce taux mais la Grande-Motte est rattachée au bassin gérontologique de Montpellier qui dispose d'un taux d'équipement de 92 à 105 lits pour 1000 habitants de plus de 75 ans. Le niveau d'équipement du bassin montpelliérain reste inférieur aux moyennes départementales, ce qui pourrait poser un problème face à l'augmentation rapide des besoins de la population vieillissante de la Grande-Motte.

Un projet d'établissement EHPAD privé de 65 lits (résidence Saint-Louis du Golfe) a vu le jour à la fin de l'année 2007. Il comprend un accueil de jour et un service spécialisé dans la prise en charge de la maladie d'Alzheimer. Le CCAS a mis en place des systèmes d'aide à domicile permettant le maintien des personnes âgées à leur domicile comme la télé-assistance ou la restauration à domicile.

#### LE LOGEMENT DES JEUNES ET DES TRAVAILLEURS SAISONNIERS

**Faute de revenus suffisants et stables, les jeunes en situation d'insertion professionnelle et les travailleurs saisonniers rencontrent d'importantes difficultés pour se loger.**

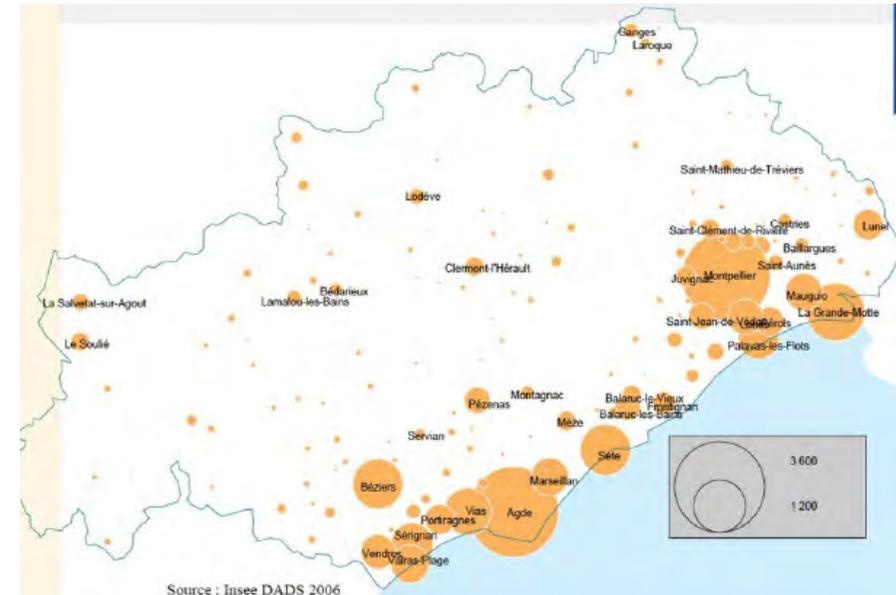
Ce problème de logement est un frein à l'insertion professionnelle mais également au développement des entreprises qui peuvent de ce fait rencontrer des difficultés de recrutement notamment en apprentissage.

Selon les travailleurs sociaux, les cas de personnes dormant dans leur véhicule ne sont pas rares.

La question des besoins en logement saisonnier a été posée dans le cadre de l'enquête menée pour l'observatoire des commerces de la Grande-Motte. Selon les résultats de ce sondage 13 % des professionnels disent rencontrer des problèmes d'hébergement pour leurs employés. C'est surtout dans la restauration et les commerces d'équipement à la personne que ces besoins sont les plus sensibles.

Selon cette étude les besoins estimés seraient de l'ordre de 200 logements.

#### Localisation des travailleurs saisonniers du tourisme



A noter l'initiative du campus de la Mer, pour favoriser l'installation des étudiants sur la Grande-Motte. Cette action a permis l'accueil de 169 étudiants la première année mais le contexte ayant évolué (constructions sur le Montpelliérain) elle n'a pas eu le même impact les années suivantes. Le déficit de transports en commun offrant des horaires adaptés, et le manque d'animation de la station hors saison expliquent en grande partie cette évolution.

### LE LOGEMENT D'URGENCE

**Il n'existe pas actuellement de logements d'urgence sur la commune.** En cas de problème le CCAS oriente les demandeurs sur Montpellier via le 115 mais les centres d'hébergement sont surchargés.

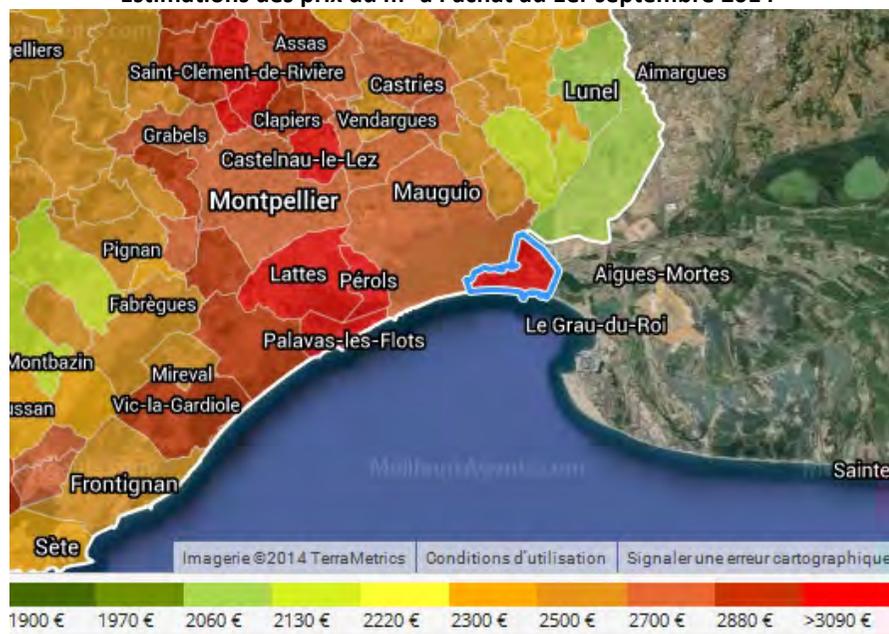
### LES AIRES D'ACCUEIL DES GENS DU VOYAGE

La Grande-Motte, située sur l'axe de grands passages de caravanes, est dotée de l'une des deux aires d'accueil des gens du voyage de la CAPO. Elle offre une capacité de 50 emplacements, soit 1/5ème de l'offre totale de l'agglomération.

**B- LE MARCHE IMMOBILIER**

**1) Le prix de l'immobilier à la vente**

Estimations des prix du m<sup>2</sup> à l'achat au 1er septembre 2014



Source : www.meilleursagents.com 2014

La Grande-Motte figure parmi les communes de l'Hérault où les prix au m<sup>2</sup> de l'immobilier à l'achat sont les plus élevés. La moyenne est estimée au 1er septembre à 3958 € / m<sup>2</sup> pour un appartement et 3916 € / m<sup>2</sup> pour une maison (meilleursagents.com).

Prix au m<sup>2</sup> d'un appartement à la vente en 2013

En €/m <sup>2</sup>	Studio - 2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces et +
<b>Haut de gamme supérieur</b>	5 895	5 359	5 545	4 990
<b>Haut de gamme standard</b>	5 020	4 564	4 722	4 250
<b>Rénové supérieur</b>	4 750	4 318	4 468	4 021
<b>Rénové standard</b>	4 031	3 665	3 791	3 412
<b>Ancien supérieur</b>	3 375	3 068	3 175	2 857
<b>Ancien standard</b>	2 844	2 568	2 675	2 408

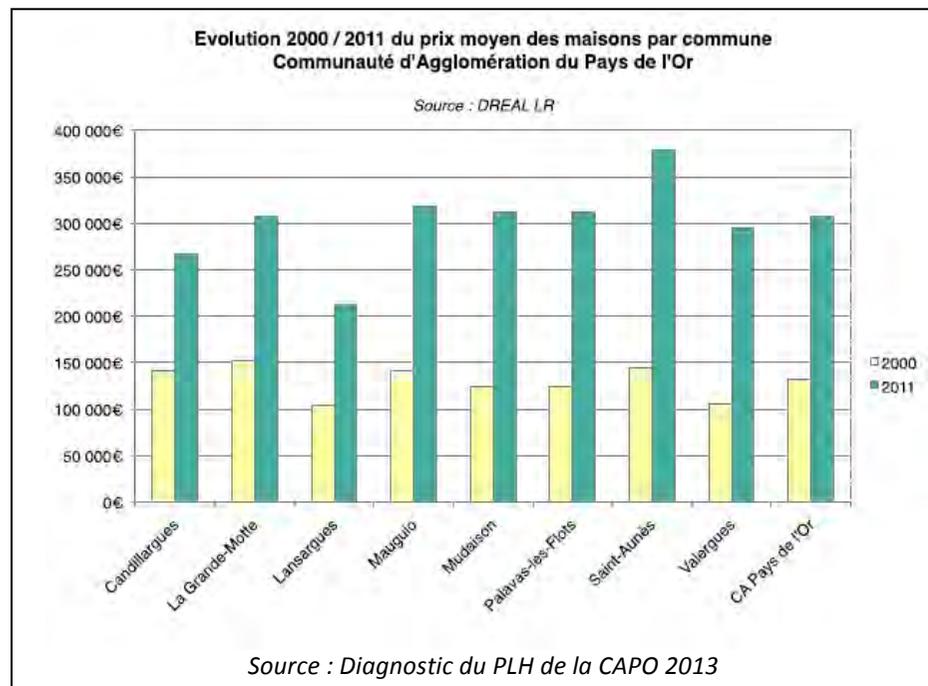
Source : Argus du Logement 2013 édité par Efistat Consultants

Prix au m<sup>2</sup> d'une maison à la vente en 2013

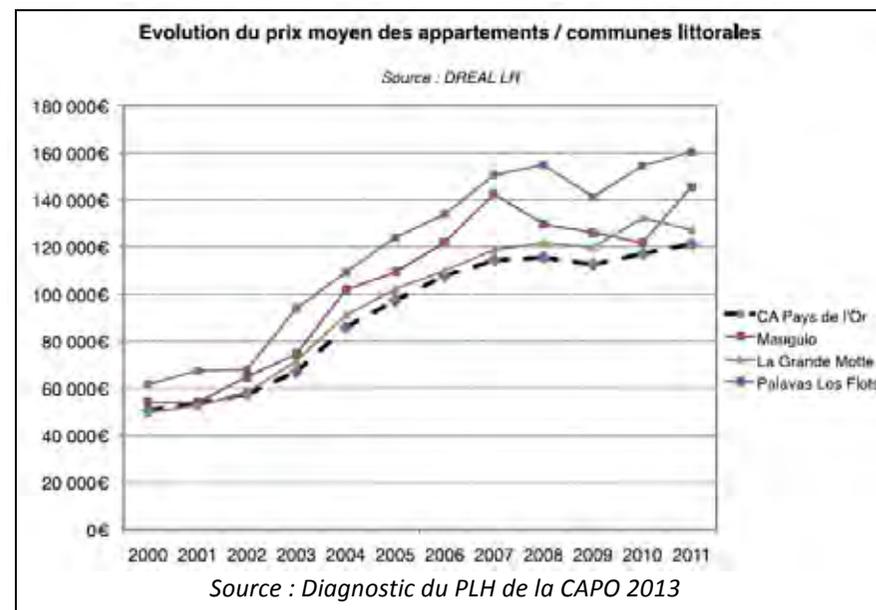
En €/m <sup>2</sup>	3 pièces	4 pièces	5 pièces	6 pièces et +
<b>Haut de gamme supérieur</b>	5 268	5 375	5 561	5 394
<b>Haut de gamme standard</b>	4 486	4 577	4 735	4 593
<b>Rénové supérieur</b>	4 244	4 331	4 481	4 346
<b>Rénové standard</b>	3 602	3 675	3 802	3 688
<b>Ancien supérieur</b>	3 016	3 077	3 184	3 088
<b>Ancien standard</b>	2 542	2 593	2 683	2 603

Source : Argus du Logement 2013 édité par Efistat Consultants

Le prix moyen d'une maison à La Grande-Motte a doublé entre 2000 et 2011 comme le montre le graphique suivant, passant de 150 000 à 300 000 euros. Autrefois plus élevés à La Grande-Motte que dans le reste de la CAPO, les prix des maisons tendent à s'aligner aujourd'hui.

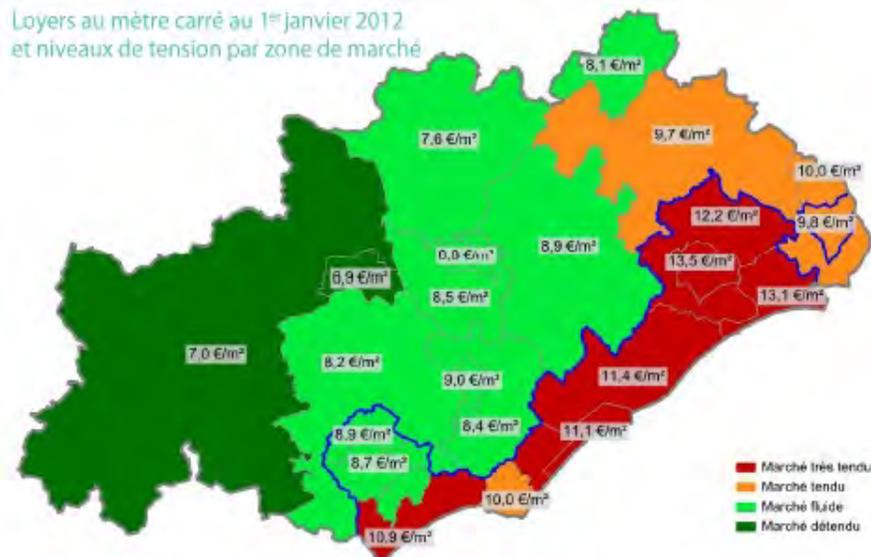


Le prix moyen des appartements a également fortement augmenté entre 2000 et 2011, passant de 50 000 à environ 125 000 euros. Du début des années 2000 jusqu'en 2008, les prix ont nettement augmenté sur l'ensemble des communes de la CAPO. La Grande-Motte a vu ses prix continuer leur ascension jusqu'en 2010. Après une légère baisse, le marché tend à se stabiliser.



## 2) Le prix de l'immobilier à la location

Loyers au mètre carré au 1<sup>er</sup> janvier 2012 et niveaux de tension par zone de marché



Loyers au 1<sup>er</sup> janvier 2012 (en € / mois) dans la C.A. du Pays de l'Or

Fourchette de loyer	Appartement				Maison
	Studio / T1	T2	T3	T4	
Haut	440 €	592 €	805 €	978 €	1097 €
Médian	402 €	538 €	710 €	868 €	913 €
Bas	353 €	482 €	650 €	763 €	798 €

Source : Observatoire Départemental des Loyers du Parc Privé de l'Hérault

La Grande-Motte fait partie de la zone de l'Hérault où le marché de l'immobilier à la location est le plus tendu. Il s'agit de la zone de Montpellier et du littoral s'étendant jusqu'au biterrois. Le prix moyen s'élève à 13,1 € du m<sup>2</sup>.

Prix au m <sup>2</sup> d'un appartement à la location en 2013				
En €/m <sup>2</sup>	Studio - 2 pièces	3 pièces	4 pièces	5 pièces et +
Haut de gamme supérieur	17,9	17	15	14,3
Haut de gamme standard	15,2	14,5	12,8	12,2
Rénové supérieur	14,4	13,7	12,1	11,5
Rénové standard	12,2	11,6	10,3	9,8
Ancien supérieur	10,2	9,7	8,6	8,2
Ancien standard	8,6	8,2	7,3	6,9

Source : Argus du Logement 2013 édité par Efistat Consultants

Prix au m <sup>2</sup> d'une maison à la location en 2013				
En €/m <sup>2</sup>	3 pièces	4 pièces	5 pièces	6 pièces et +
Haut de gamme supérieur	16,9	17,3	17,9	17,3
Haut de gamme standard	14,4	14,7	15,2	14,8
Rénové supérieur	13,6	13,9	14,4	14
Rénové standard	11,6	11,8	12,2	11,8
Ancien supérieur	9,7	9,9	10,2	9,9
Ancien standard	8,2	8,3	8,6	8,4

Source : Argus du Logement 2013 édité par Efistat Consultants

Les entretiens effectués auprès de certaines agences de la Grande-Motte révèlent une stagnation récente du marché immobilier liée à un « ralentissement de la demande ».

Le fort accroissement des prix observé ces dernières années semble s'être stabilisé actuellement. Les biens restent plus longtemps à la vente et finissent bien souvent par être vendus à des prix inférieurs aux tarifs initialement annoncés.

La clientèle des agences immobilières est de plus en plus âgée ; elle représente plus de la moitié du public, les jeunes qui sollicitent les agences ne disposant pas du budget nécessaire.

En moyenne il faut compter à l'achat pour un appartement<sup>9</sup>:

- De 80 000 à 100 000 euro pour un T1
- De 100 000 à 180 000 euro pour un T2
- Plus de 200 000 euro pour un T3
- Les villas, rares et prisées, se vendent minimum 450 000 euro

Les locations démarrent à 400 euro pour un studio non meublé, 500 euro pour un studio meublé, de 600 à 900 euro pour un T2.

La clientèle des agences de la Grande-Motte, dont une petite part seulement est étrangère (1%), provient surtout de la région Parisienne et du Lyonnais.

Parmi elle, les retraités achètent surtout des villas, puis l'avancée en âge les conduit à demander des appartements plus proches des commerces et services.

Sur le plan touristique, les évolutions soulignées par les agences immobilières font état d'un départ des étrangers qui fréquentaient initialement la Grande Motte. Plusieurs raisons expliquent cette tendance selon elles : des logements trop chers à la location, trop petits, et une qualité insuffi-

sante d'appartements notamment dans un certain nombre de vieux immeubles non rénovés. L'augmentation du coût de la consommation en particulier en période estivale serait également en cause.

Cette baisse d'attractivité se traduit par une évolution de la clientèle : les studios sont loués à l'année par des personnes à faibles ressources.

Une tendance émergente est également citée par une agence : les problèmes de budget développent dans certains cas une solidarité intergénérationnelle : apparition d'un phénomène de cohabitation, les grands parents venant habiter avec les enfants ou partager des locations de vacances.

<sup>9</sup> Source : Enquête réalisée dans le cadre de l'élaboration du SCOT du Pays de l'Or par Catherine GUERS, sociologue, en 2007.

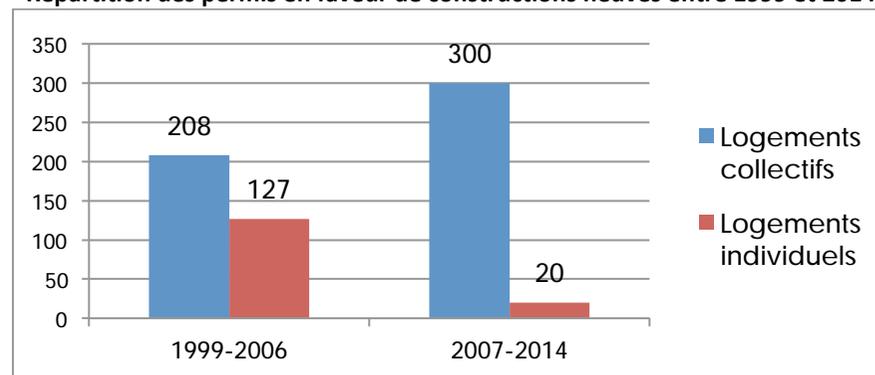
## C- ANALYSE DES PERMIS DE CONSTRUIRE

	Nombre de permis	Surface	Nombre de logements
1999	3	14809	19
2000	37	128205	35
2001	31	15732	31
2002	31	30389	61
2003	18	20585	17
2004	7	16463	77
2005	7	9097	89
2006	7	3636	6
2007	7	1255	205
2008	3	2204	3
2009	4	6624	61
2010	5	5352	27
2011	2	6030	2
2012	4	823	4
2013	5	1199	5
2014	2	2363	15
<b>Total</b>	<b>173</b>	<b>264766</b>	<b>655</b>

Source : Mairie de La Grande-Motte 2014

L'analyse des permis de construire entre 1999 et 2014 révèle que sur 745 permis de construire délivrés, **173 permis seulement concernent des constructions neuves** lesquelles représentent **655 logements**.

## Répartition des permis en faveur de constructions neuves entre 1999 et 2014

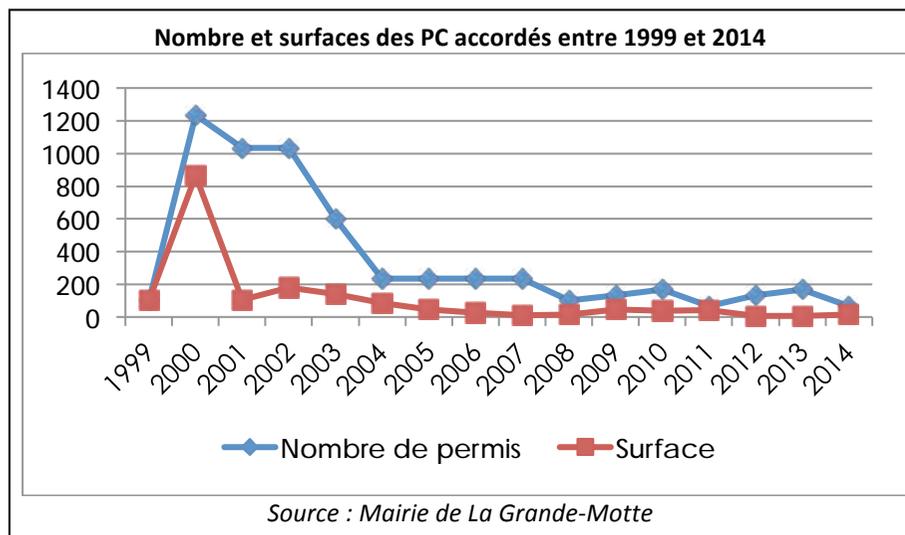


Source : Mairie de La Grande-Motte

La construction de logements individuels a nettement diminué au cours des années 2000. On compte seulement 20 maisons construites entre 2007 et 2014 contre 127 entre 1999 et 2006.

À l'inverse, le nombre de constructions de logements en collectifs a augmenté : 208 entre 1999 et 2006 et 300 entre 2007 et 2014.

Le graphique suivant en base 100 montre que depuis le début des années 2000, le nombre de permis de construire mais également la superficie associée ont nettement diminué.



Cet état de fait traduit les maigres possibilités d'extension qu'offrait le POS révisé en 2000. A l'heure actuelle, il semble très difficile d'étendre l'urbanisation actuelle **par manque d'espace disponible**.

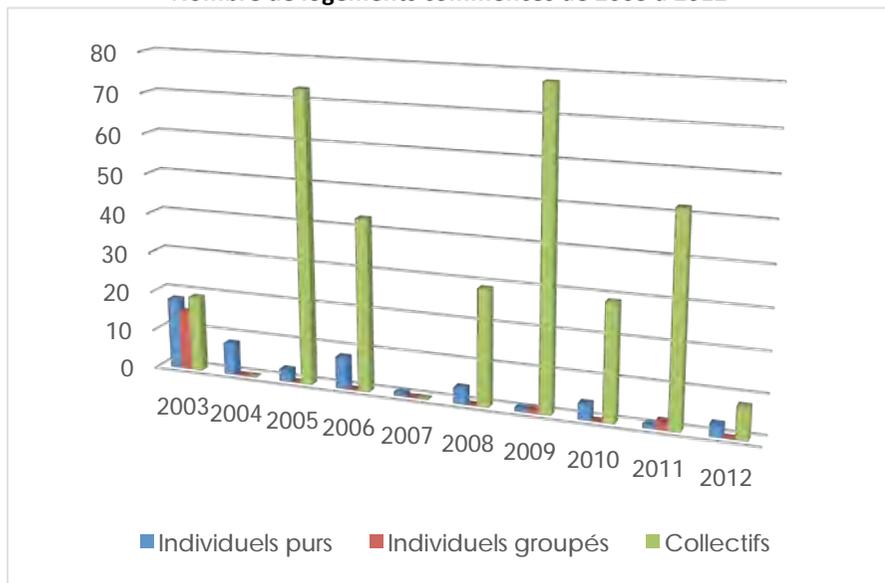
Le quartier du Golf a continué à se développer.

**Nombre de constructions nouvelles par quartiers de 1999 à 2014  
(hors constructions isolées)**

Lieu	Nombre de permis de construire	Nombre de logements
Haute Plage - Nord	14	14
Haute Plage - Sud	9	8
Hameau du Golf	8	8
ZAC du Golf	1	17
La Prairie du Golf	7	7
Lotissement Étang de l'Or	55	69
Centre-ville	3	15
Point Zéro	10	288
Avenue du Bois Couchant	1	19
Rue des Alizés	2	73
Rue Saint Louis	2	84
ZAC du Grand Travers	52	52

Source : Mairie de La Grande-Motte 2014

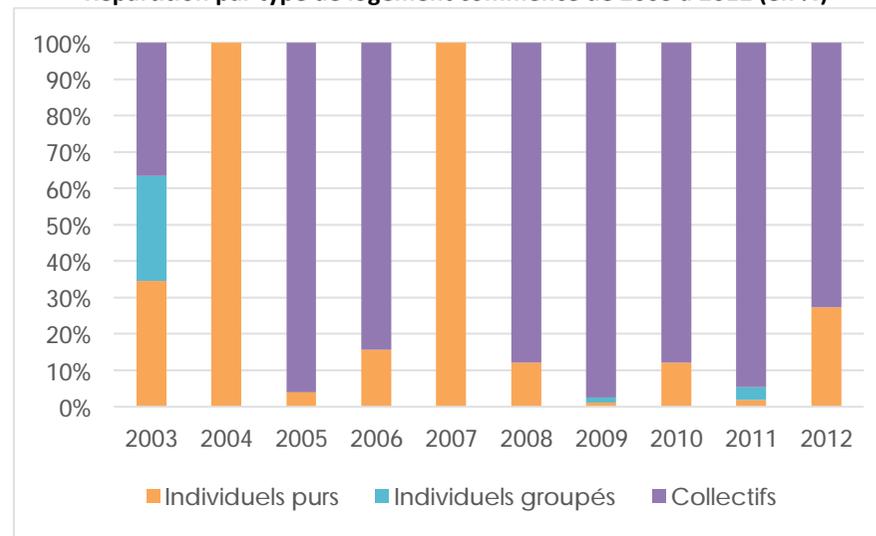
Nombre de logements commencés de 2003 à 2012



Source : Sitadel 2003-2012, données en date réelle

Entre 2003 et 2012, 400 logements ont été commencés sur le territoire communal. Les logements en collectif représentent 83 % des logements commencés sur cette période.

Répartition par type de logement commencé de 2003 à 2012 (en %)

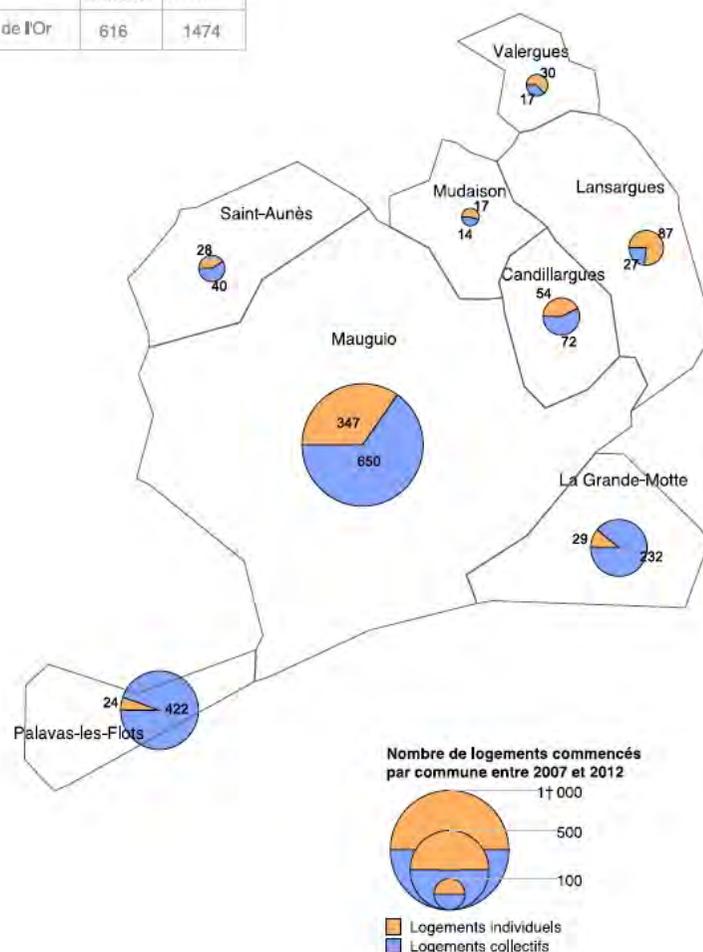


	Individuels purs	Individuels groupés	Collectifs	Total nombre de logements
<b>2003</b>	18	15	19	52
<b>2004</b>	8	0	0	8
<b>2005</b>	3	0	73	76
<b>2006</b>	8	0	43	51
<b>2007</b>	1	0	0	1
<b>2008</b>	4	0	29	33
<b>2009</b>	1	1	78	80
<b>2010</b>	4	0	29	33
<b>2011</b>	1	2	52	55
<b>2012</b>	3	0	8	11
<b>Total 2003-2012</b>	<b>51</b>	<b>18</b>	<b>331</b>	<b>400</b>

Source : Sitadel 2003-2012, données en date réelle

## Typologie de la production neuve 2007-2012

	Nb logts commencés individuels	Nb logts commencés collectifs
CA Pays de l'Or	616	1474



Sources : Sitadel 2012 / Diagnostic du PLH de la CAPO 2013

Les enjeux en résumé

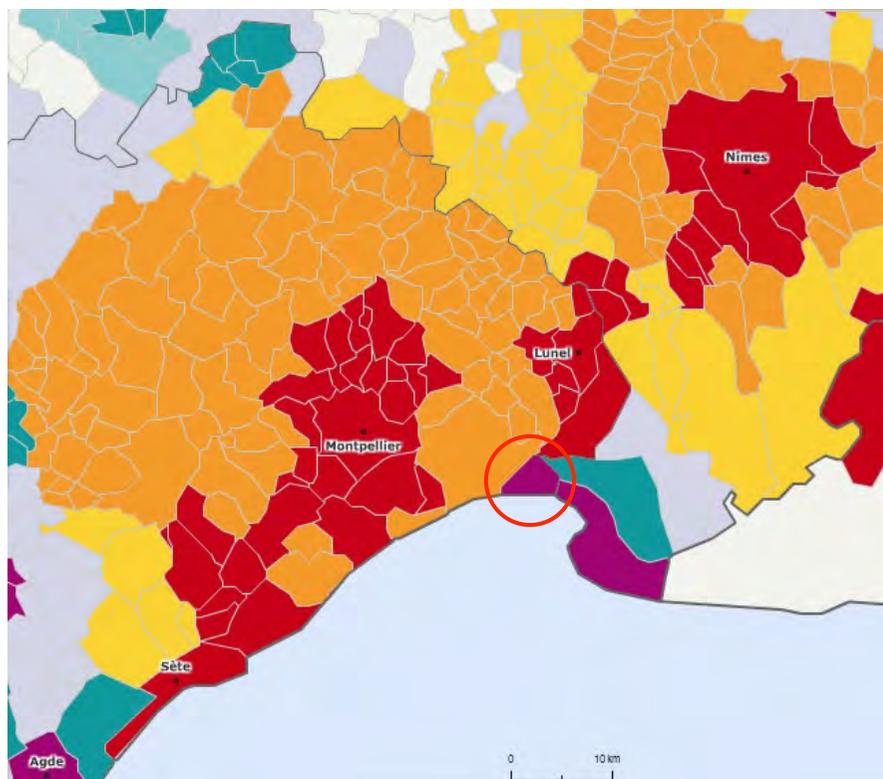
*Le parc de logements de La Grande Motte est caractérisé par environ  $\frac{3}{4}$  résidences secondaires. Pour autant la demande en résidences principales est de plus en plus forte et se heurte à plusieurs obstacles :*

- *Des logements peu ou mal conçus pour une vie à l'année ;*
- *Des logements majoritairement de petite taille ;*
- *Un prix au m<sup>2</sup> qui est élevé ;*
- *Un déficit important en logements aidés ;*
- *La rareté du foncier.*

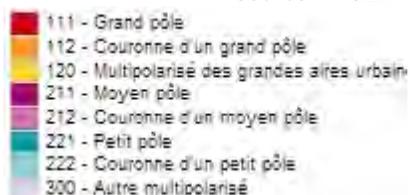
*Face à cette situation, l'enjeu du PLU est de tenter de débloquer ces freins en augmentant l'offre de logements en général et de logements aidés en particulier par des opérations « d'intensification urbaine » qui devront parfaitement s'insérer dans un tissu à forte valeur patrimoniale.*

## IV : L'ECONOMIE

## Zonage en aires urbaines 2010



Source : INSEE – Carte interactive 2010



Selon le dernier zonage en aires urbaines<sup>10</sup> (2010), La Grande-Motte et le Grau-du-Roi forment le pôle d'une aire urbaine moyenne. Il s'agit, selon la définition de l'INSEE, d'un ensemble de commune d'un seul tenant et sans enclave constitué par une unité urbaine<sup>11</sup> de 5000 à 10 000 emplois.

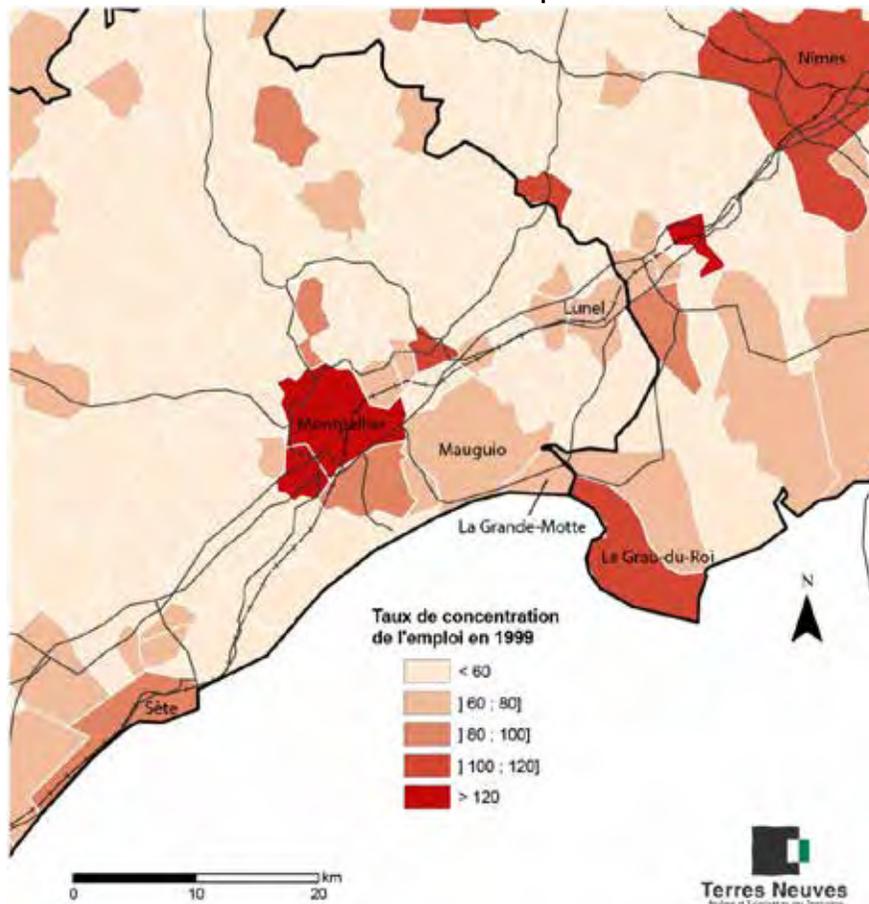
La commune fonctionne ainsi de façon autonome en matière d'emploi. Le déploiement des aires urbaines s'explique par la tertiarisation de l'économie, la périurbanisation et l'allongement des déplacements domicile-travail.

Aujourd'hui, La Grande-Motte se situe entre le pôle urbain de Montpellier et celui de Lunel, et peut bénéficier de cette double influence. Le renforcement de son économie pourrait l'amener à faire partie du grand pôle urbain héraultais.

<sup>10</sup> « Une aire urbaine est un ensemble de communes, d'un seul tenant et sans enclave, constitué par un pôle urbain (unité urbaine) et par des communes rurales ou unités urbaines (couronne périurbaine) dont au moins 40 % de la population résidente ayant un emploi travaille dans le pôle ou dans des communes attirées par celui-ci » (INSEE). On distingue le grand pôle (>10 000 emplois), le moyen pôle (entre 5000 et 10 000 emplois) et le petit pôle (entre 1500 et 5000 emplois).

<sup>11</sup> « Commune ou un ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) qui compte au moins 2 000 habitants » (INSEE).

Taux de concentration de l'emploi en 1999

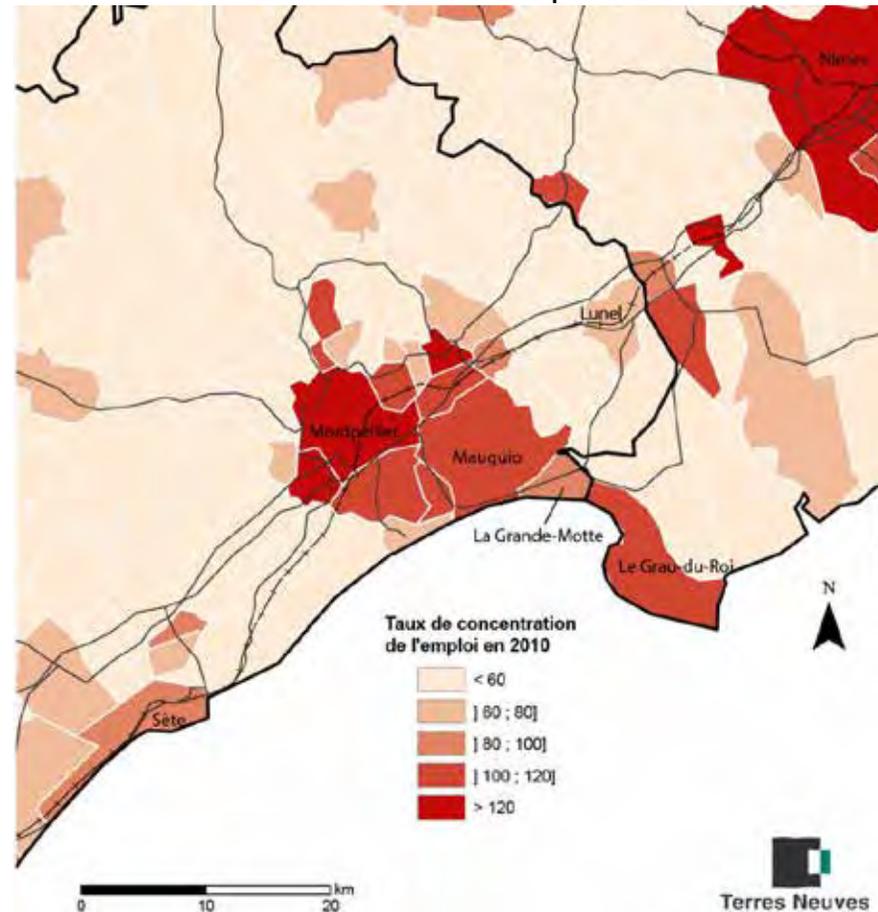


Source : INSEE 1999

Le taux de concentration de l'emploi<sup>12</sup> indique le nombre d'emplois disponibles pour 100 actifs de la commune.

<sup>12</sup> Il s'agit du rapport entre le nombre d'emplois et le nombre d'actifs de 16-64 ans par commune. La méthode de calcul employée est la suivante : (nombre d'emplois / nombre d'actifs) x 100

Taux de concentration de l'emploi en 2010



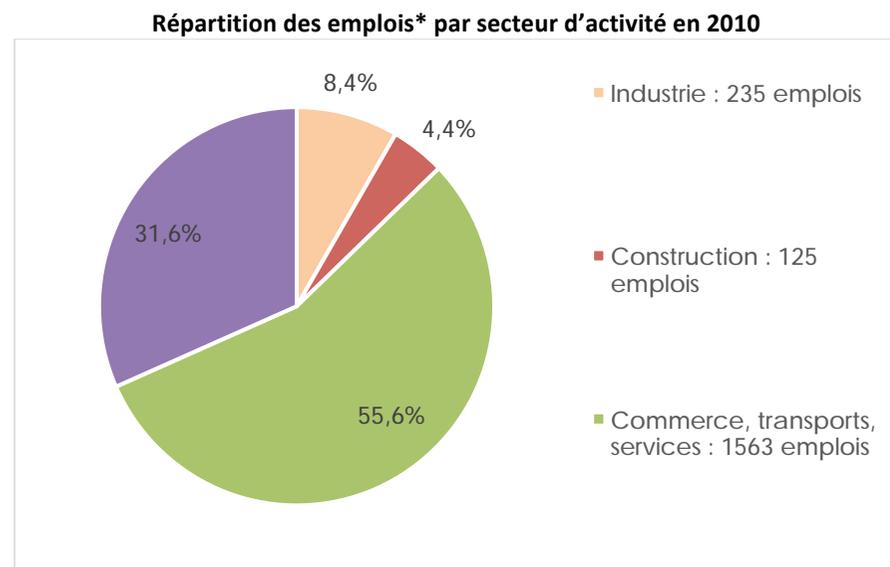
Source : INSEE 2010

Entre 1999 et 2010, ce taux a augmenté à La Grande-Motte passant de 78,1 à 83,2. Cela signifie qu'il existe aujourd'hui 83,2 emplois pour 100 actifs sur la commune. Le nombre d'emplois et d'actifs sont en augmentation sur la même période. La Grande-Motte tend vers un équilibre du ratio emplois/actifs.

## A- UNE ECONOMIE PREDOMINEE PAR LE SECTEUR TERTIAIRE

### 1) La Grande-Motte, commune tertiarisée

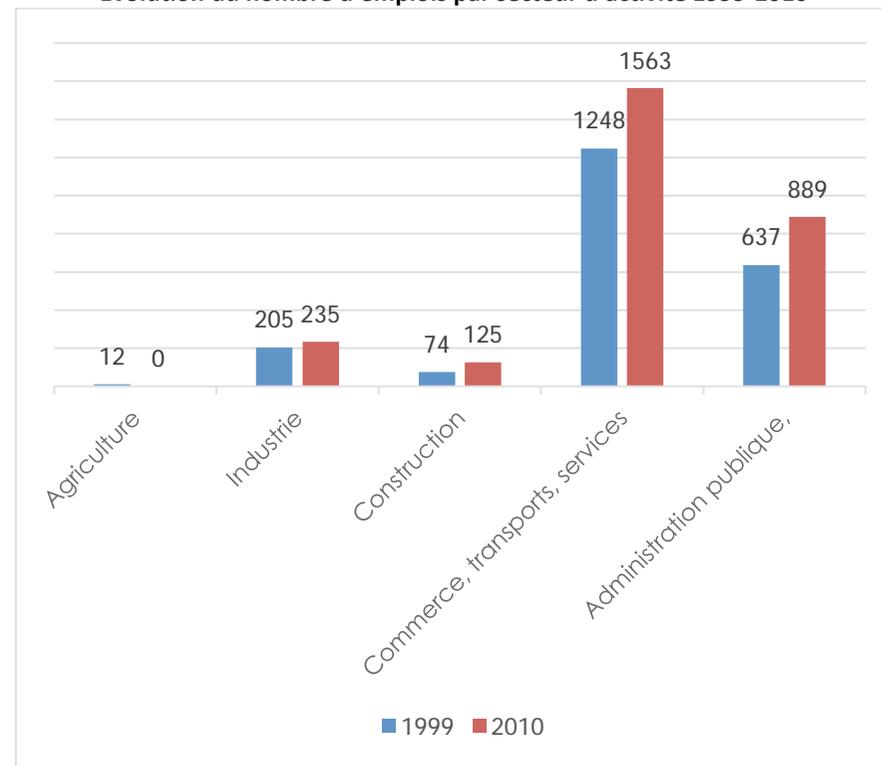
#### UNE SURREPRESENTATION DES EMPLOIS TERTIAIRES



Source : INSEE 2010  
\*Emplois au lieu de travail

La répartition des emplois selon les secteurs d'activité montre la très forte représentation des emplois tertiaires à La Grande-Motte. Ils représentent en effet 87,2 % des emplois de la commune en 2010. Parmi les emplois tertiaires, une forte part dépend des activités commerciales. En effet, le secteur commercial représente 55,6 % des emplois du territoire et sont liés à l'importance de l'activité touristique.

#### Évolution du nombre d'emplois par secteur d'activité 1999-2010



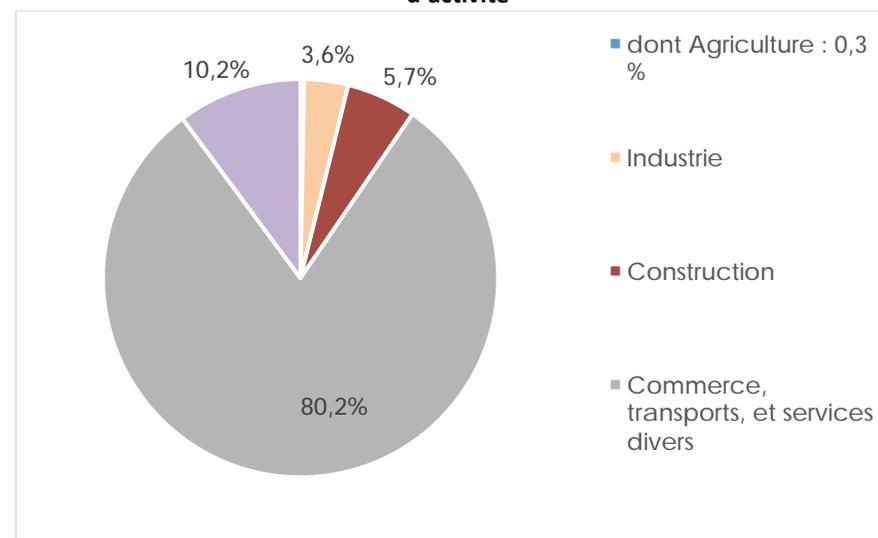
Source : INSEE 1999-2010

Entre 1999 et 2010, c'est le secteur tertiaire qui gagne le plus d'emplois, avec 567 emplois supplémentaires, témoignant d'une économie grand-mottoise toujours plus tournée vers le tertiaire. Dans le même temps, les secteurs de l'industrie et de la construction ont gagné 81 emplois ; le secteur agricole en a perdu 12.

	Nombre d'emplois		Évolution 1999-2010	
	1999	2010	En nombre	Taux de variation
<b>Agriculture</b>	12	0	-12	-100%
<b>Industrie</b>	205	235	+30	+15%
<b>Construction</b>	74	125	+51	+69%
<b>Commerce, transports, services</b>	1248	1563	+315	+25%
<b>Administration publique, enseignement, santé, action sociale</b>	637	889	+252	+40%

Source : INSEE 1999-2010

Répartition des établissements actifs au 31 décembre 2011 par secteur d'activité



Source : INSEE 2012

### UNE GRANDE MAJORITE D'ÉTABLISSEMENTS DÉDIÉE AUX COMMERCES ET AUX SERVICES

En 2010, La Grande-Motte compte 1531 établissements actifs, dont 90,4 % ont une activité tertiaire. Une forte part est dédiée au commerce : en effet, l'INSEE recense 24,9 % d'établissements dédiés au commerce ou à la réparation automobile. Pour comparaison, en 2011, ils représentent 20,9 % des établissements à Palavas-les-Flots et 17,2 % dans l'Hérault.

## 2) Saisonnalité des commerces et des services

## UNE MAJORITE DE COMMERCES DEDIES A L'EQUIPEMENT DE LA PERSONNE

Équipement commercial en 2013	
Type de commerce	Nombre
Supermarché	2
Grande surface de bricolage	1
Alimentation	44
Librairie papeterie journaux	9
Équipement de la personne	63
Équipement de la maison	6
Horlogerie Bijouterie	5
Fleuriste	3
Station service	2
Droguerie quincaillerie bricolage	1
Magasin d'articles de sports et de loisirs	20
<b>Total</b>	<b>156</b>

Source : INSEE 2013

En 2013, La Grande-Motte compte 156 commerces. Parmi eux, 63 sont dédiés à l'équipement de la personne et représentent 40 % du nombre total de commerces. À cela s'ajoutent 20 magasins d'articles de sport et de loisirs. Cette surreprésentation s'explique par la présence de magasins de vente d'articles et de vêtements de plage ouverts uniquement en haute saison.

## L'IMPORTANCE DES SERVICES DEDIES A LA RESTAURATION ET A L'IMMOBILIER

Services aux particuliers en 2013	
Type de service	Nombre
Banque, Caisse d'Épargne	12
Bureau de poste	1
Réparation auto et de matériel agricole	9
Contrôle technique automobile	2
Location auto-utilitaires légers	1
École de conduite	9
Maçon	10
Plâtrier peintre	20
Menuisier, charpentier, serrurier	11
Plombier, couvreur, chauffagiste	13
Électricien	15
Entreprise générale du bâtiment	2
Coiffure	26
Vétérinaire	3
Restaurant	153
Agence immobilière	53
Blanchisserie-Teinturerie	9
Soins de beauté	15

Source : INSEE 2013

153 restaurants sont recensés en 2013. De plus, 53 agences immobilières sont installées sur la commune.

### 3) Le maintien des commerces à l'année pour une économie permanente

La dernière étude concernant le commerce a été réalisée fin 2003 par la CCI de Montpellier sous demande de la Ville de La Grande-Motte, dans l'objectif de déterminer les actions à mener pour conforter la commune dans sa double vocation résidentielle et touristique.

Les éléments d'analyse qui suivent sont en grande partie tirés de cette étude.

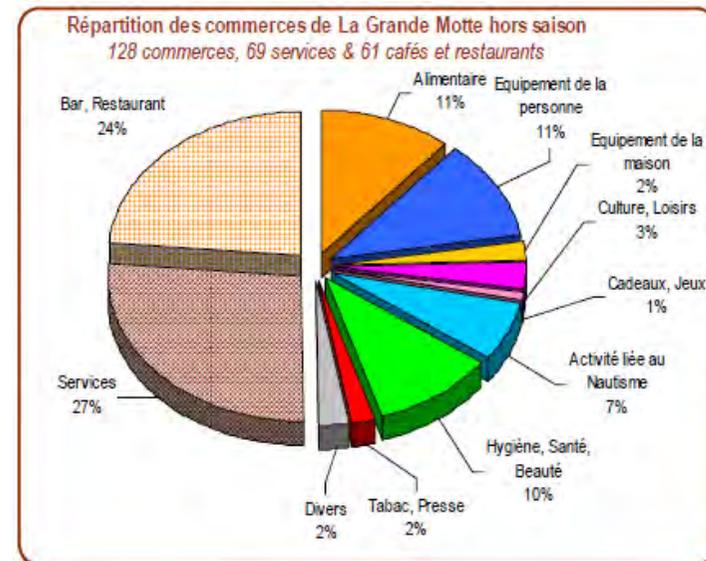
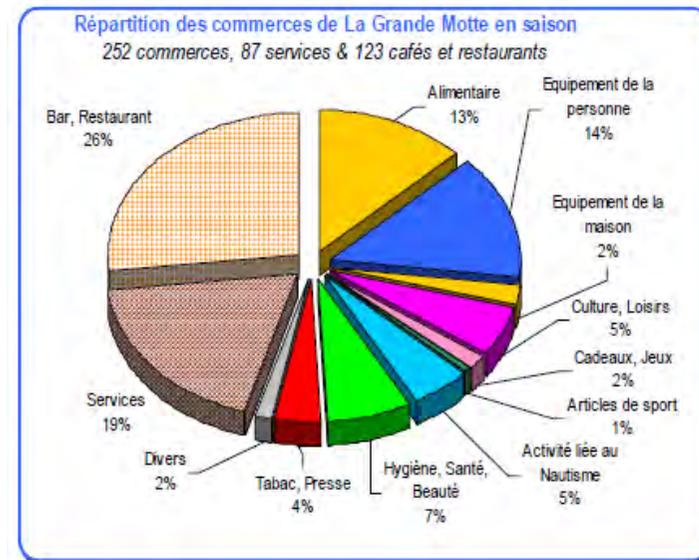
#### Le nombre de commerce double en haute saison

L'équipement commercial de La Grande-Motte est multiplié par deux en haute saison : son nombre passe alors de 128 à 252 commerces. De façon générale, l'ensemble des commerces et des services diminuent de près de moitié entre la haute et la basse saison, passant de 462 à 258 établissements.

Pendant la saison estivale, le nombre d'établissements correspond à l'équipement d'une ville moyenne ; hors saison, il s'apparente à l'équipement d'un centre-bourg.

Cependant, l'équipement commercial en haute saison reste relativement faible au regard de la population estivale estimée à plus de 100 000 personnes.

Les grandes et moyennes surfaces sont peu nombreuses : de tels équipements ne seraient pas viables au regard de la saisonnalité de la demande. Celle-ci est compensée par la présence de zones commerciales en périphérie de Montpellier, notamment celle de la Route de la Mer.



Source : Observatoire du commerce de La Grande-Motte – CCI de Montpellier, 2004

Pendant la période estivale, la structure du commerce et des services est fortement marquée par l'hôtellerie-restauration et les services. Pour ce qui concerne le commerce proprement dit, c'est l'équipement de la personne et hygiène-santé qui se distinguent, avec le particularisme des activités liées au nautisme.

En revanche, l'alimentaire apparaît comme peu représenté, ainsi que l'équipement du foyer.

Dans la rétraction de l'équipement hors-saison, les services et le secteur hygiène santé résistent mieux, augmentant leur poids relatifs, ce qui signifie que les autres secteurs d'activités perdent plus de la moitié de leurs établissements. On peut également constater que l'équipement en bars et restaurants, diminue comme l'ensemble, mais pas davantage, restant même hors-saison un secteur qui regroupe 1 établissement sur 4.

### 13 pôles commerciaux sont recensés

13 pôles commerciaux de plus de 6 établissements ont été identifiés. L'étude de la CCI les définit comme des regroupements de commerces en relative continuité géographique. Dans la partie centrale de la ville, ces pôles se rejoignent et s'imbriquent, mais leur équipement n'est pas comparable et la respiration saisonnière ne les atteint pas de la même manière.

En été, 3 pôles dépassent les 50 établissements - Avenue de l'Europe, Pompidou-Casino et Port ; 5 autres comptent entre 30 et 50 établissements - Motte du couchant, Zone Artisanale, Front de Mer, Frédéric Mistral et Avenue Robert Fages. Les autres regroupements allant de 6 à 15 établissements.

### Les marchés hebdomadaires

Il faut également noter la présence de deux marchés hebdomadaires ayant lieu tout au long de l'année :

- le marché paysan, tous les mercredis sur les rives du Ponant
- le marché traditionnel les jeudis et dimanches en cœur de ville.

### Le commerce permanent se concentre dans l'hypercentre

En hiver, l'équipement commercial se rétracte fortement. Il ne reste qu'un seul pôle commercial qui dépasse les 50 établissements – celui de l'Avenue de l'Europe – et deux qui dépassent les 30 –Pompidou-Casino et Zone Artisanale.

Les fermetures ne se font pas de façon uniforme sur la ville : la zone commerciale du centre-ville ne perd qu'un sixième de ses commerces en hiver, tandis que Pompidou en voit disparaître 50% à la même période ou que la Motte du Couchant connaît une profonde rétractation en période hivernale. La fermeture de ces établissements dans une commune « étalée » telle que la Grande Motte, dans laquelle l'habitat permanent est dispersé au sein d'un important parc de résidences secondaires pose la question de l'accès des personnes à mobilité réduite aux services et commerces.

Les populations âgées qui résident dans les quartiers les plus excentrés rencontrent des difficultés d'accès aux soins et d'approvisionnement ; la forte augmentation du nombre de repas livrés à domicile témoigne de ces difficultés et de l'isolement d'une part croissante de la population.

Ainsi, tout au long de l'année, le centre-ville de La Grande-Motte demeure relativement vivant.

L'étude de la CCI souligne l'importance du rôle joué par le commerce dans l'autonomie municipale. C'est essentiellement le cas grâce à la proximité

entre les clients et leurs commerces dans le centre, accessibles à pied et bénéficiant d'une fréquentation quasi-quotidienne.

**L'enjeu principal pour le commerce grand-mottois réside dans l'équilibre entre commerce permanent et commerce saisonnier**

Le grand dilemme de la commune est d'arbitrer entre sa vocation touristique et sa vocation résidentielle.

Le développement de l'offre commerciale permanente permet à la fois de satisfaire une population résidente de plus en plus importante, ainsi qu'un accueil touristique plus étalé sur l'année du fait de l'allongement de la haute saison et de l'essor du tourisme intersaison.

L'une des difficultés majeure réside dans la concurrence importante que représente la zone commerciale de la Route de la Mer, en particulier en basse saison lorsque la circulation est rendue fluide.

Le développement du commerce permanent doit être favorisé par :

- Le renforcement de l'offre de l'hyper-centre par des moyennes surfaces commerciales,
- l'accessibilité piétonne mais également PMR à renforcer,
- La lisibilité de l'offre commerciale à améliorer,
- Les déplacements motorisés de courte distance doit être favorisés par le stationnement, notamment pour les habitants des quartiers d'habitat individuel.

Pour ce dernier, le stationnement représente la pierre angulaire. Si l'accessibilité est améliorée, l'évasion vers les pôles commerciaux montpelliérains sera atténuée.

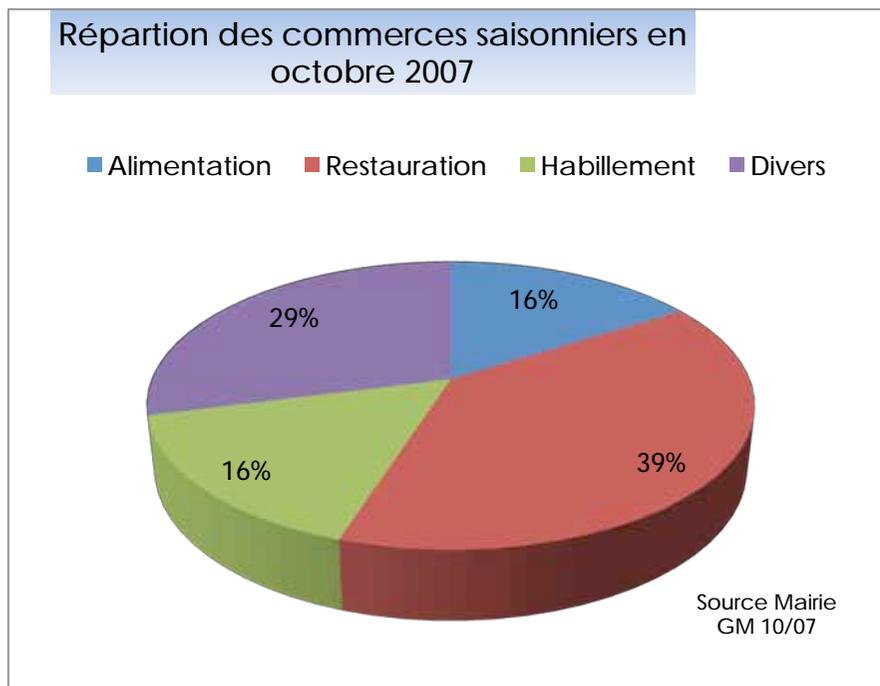
Les conclusions de l'étude proposent de favoriser la coexistence d'un stationnement long justifié pour les résidents et d'un stationnement court pour les clients. Les plagistes doivent être incités à stationner en dehors des zones commerciales.

De nos jours, la commune abrite une centaine de commerces saisonniers et 441 commerces permanents. En ce qui concerne les commerces saisonniers, on constate une part très forte occupée par les activités de restauration et d'habillement.

## Les regroupements commerciaux du recensement



Plan : Mairie de La Grande Motte  
 Traitement : ET, Direction "Etudes & Observatoire Economique", CCI de Montpellier



**La présence de commerces dans le centre-ville de La Grande Motte est capitale et correspond à une demande de résidents de plus en plus nombreux sur la ville.** Ainsi, les supermarchés « Lidl » et « Super U » ont récemment fait l'objet d'extensions. La surface de ce type de commerces est passée, sur la commune, de 200 à 950 M2. Par ailleurs, la zone commerciale des « Portes de la Mer » située à Lunel constitue un pôle commercial important pour les grand-mottois.

Enfin, dans le cadre du réaménagement du Quai d'Honneur, La Grande-Motte a mis en place un FISAC<sup>13</sup>. Ce dernier a donné lieu à l'élaboration d'une charte esthétique des commerces. Ce dispositif prend fin en novembre 2014. En voie de réforme, l'outil FISAC devrait limiter son action sur des espaces spécifiques, ruraux ou en difficulté et ne serait pas renouvelé à La Grande-Motte.

#### **Sur le plan économique, le Schéma Directeur entend conforter et développer une économie locale à part entière :**

- En effet, La Grande Motte n'est pas une commune dépendante économiquement dans la mesure où elle attire des actifs sur son territoire. Cependant son économie est largement liée à l'activité touristique.
- Afin de rendre la commune davantage attractive, il s'agit de renforcer et de développer une économie locale qui ne dépendrait pas des activités touristiques et qui fonctionnerait à l'année.
- L'enjeu de créer des emplois permanents conforte par ailleurs le développement de la ville à part entière en ayant des répercussions dans les domaines de l'habitat et des services publics.

La réhabilitation achevée de l'avenue de l'Europe s'intègre à la volonté d'asseoir l'économie permanente de la commune et de renforcer la centralité du centre-ville. En effet, l'avenue se présente comme l'artère vitale de la commune offrant une vitrine commerciale.

Dans cet objectif, la commune s'est dotée en 2012 d'une Charte commerciale visant à harmoniser les enseignes et les terrasses de l'avenue de l'Europe.

<sup>13</sup> Le FISAC est un outil d'accompagnement des évolutions collectives concernant les secteurs du commerce, des services et de l'artisanat (loi du 31/12/1989). Il est destiné à favoriser la création, le maintien, la modernisation, l'adaptation ou la transmission des entreprises afin de préserver ou développer un tissu d'entreprises de proximité.

## B- L'EAU, MOTEUR DE L'ECONOMIE GRANDE-MOTTOISE

### 1) Le tourisme balnéaire

Le tourisme constitue la force économique de la région et plus particulièrement de La Grande Motte présentant une capacité d'accueil s'élevant à 92 703 lits (1 million cent nuitées). Il est cependant difficilement cernable dans ses composantes. En effet le tourisme par sa transversalité contribue à développer divers secteurs tels que l'hôtellerie, la restauration, le commerce, les transports... et génère un emploi qui est le plus souvent saisonnier.



### UNE CAPACITE D'HEBERGEMENT TOURISTIQUE IMPORTANTE BASEE SUR LES RESIDENCES SECONDAIRES

	Résidences secondaires (2010)	Hôtellerie (2013)		Campings (2013)	
		Hôtels	Chambres	Terrains	Emplacements
Candillargues	8	0	0	0	0
Lansargues	35	0	0	1	82
<b>La Grande Motte</b>	<b>15 436</b>	<b>12</b>	<b>568</b>	<b>6</b>	<b>1102</b>
Mauguio	3445	9	358	1	403
Mudaison	11	0	0	0	0
Palavas-les-Flots	4331	9	207	4	2116
Saint-Aunès	12	2	129	0	0
Valergues	19	0	0	0	0
Total C.A. du Pays de l'Or	23 089	32	1262	12	3703

Source : INSEE 2010 et 2013

Conçue comme une station balnéaire, La Grande-Motte dispose d'une importante offre d'hébergements touristiques. Les trois-quarts des logements sont des résidences secondaires, soit 15 436 logements en 2013 dont 680 détenues par des étrangers. La Grande-Motte concentre ainsi 66 % des résidences secondaires de la C.A. du Pays de l'Or ; elle en compte 3,5 fois plus qu'à Palavas-les-Flots.

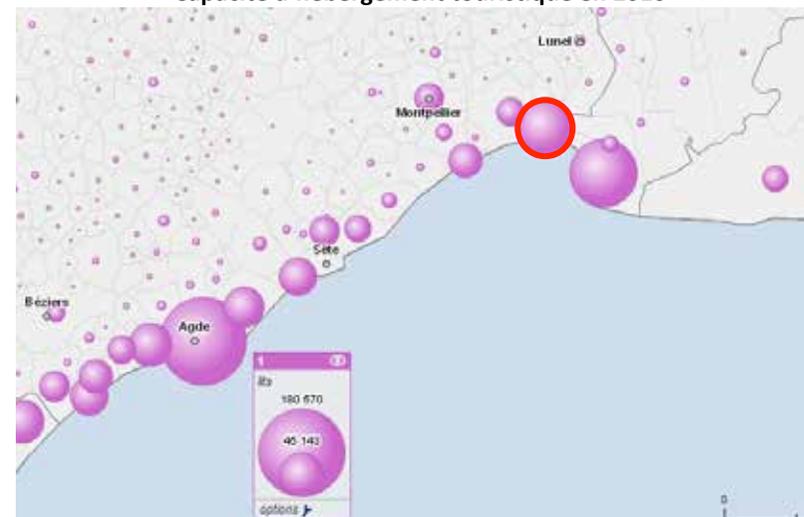
Elle concentre également 45 % des chambres d'hôtels de la CAPO et 30 % des emplacements de camping.

Notons qu'il existe également 6 résidences de tourisme et 5 centres de vacances/villages de vacances.

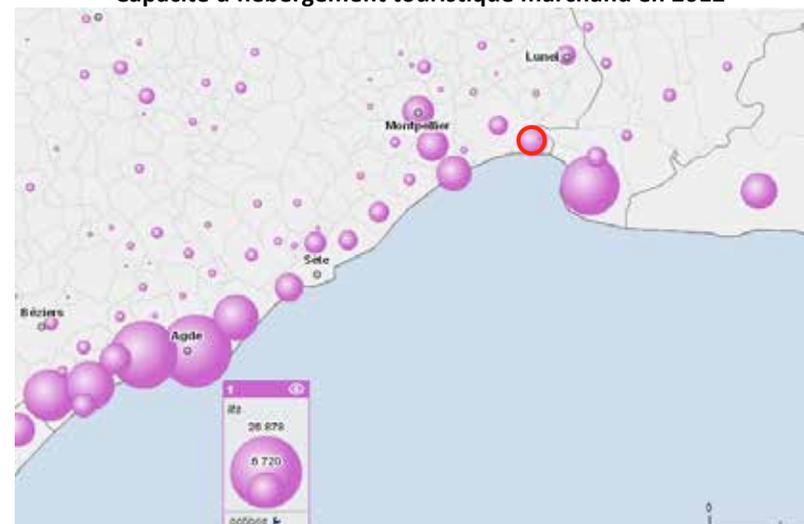
La qualité de l'hébergement dépend du type d'hébergement :  
L'offre hôtelière est une offre de qualité : 5 hôtels 4 étoiles, 4 en 3 étoiles et 3 en 2 étoiles ;

Une étude de l'INSEE et de la DREAL<sup>14</sup> souligne les problématiques que rencontre aujourd'hui le parc de résidences secondaires de la région : le parc, bien que récent, ne correspond plus aux normes réglementaires et aux besoins des touristes qui cherchent davantage de confort et d'espace. De plus, il s'agit d'un parc difficile à réhabiliter.

Capacité d'hébergement touristique en 2010



Capacité d'hébergement touristique marchand en 2012



Source : Geoidd – INSEE, Direction du tourisme 2010 - 2012

<sup>14</sup> La qualité des résidences secondaires, une question majeure pour le tourisme en Languedoc-Roussillon, Repères Synthèses pour l'économie du Languedoc-Roussillon, n°7, novembre 2011.

## La Grande-Motte se caractérise par une faible capacité d'hébergement marchand

*La capacité d'accueil touristique totale prend en compte les résidences secondaires, les hôtels homologués classés et les campings classés.*

*Pour estimer le nombre de lits correspondant à ces types d'accueil, l'Insee estime qu'une résidence secondaire équivaut à 5 lits, une chambre d'hôtel à 2 et un emplacement de camping à 3.*

*La capacité d'hébergement touristique marchand ne prend pas en compte les résidences secondaires.*

Avec 92 703 lits en 2013, La Grande-Motte se place deuxième du département en matière de capacité d'hébergement touristique après Agde (180 570 lits). Elle se place troisième sur cette partie du littoral après Agde et le Grau-du-Roi qui compte 108 662 lits. Pour comparaison, Palavas-les-Flots a une capacité d'hébergement de 27 424 lits.

Cependant, elle se place loin derrière en termes de lits marchands qui ne représentent que 17% de la capacité d'accueil touristique de la commune. Parmi les hôtels et campings, elle ne compte en effet que 3066 lits marchands, contre 6291 à Palavas, 10 742 à Marseillan, 18 176 au Grau-du-Roi et 26 878 à Agde.

### FREQUENTATION ET CHIFFRE D'AFFAIRE

Comme le souligne le Schéma Directeur, il n'existe pas de chiffres précis concernant la fréquentation touristique, notamment du fait de la très forte proportion des résidences secondaires. L'estimation de la fréquentation oscille entre 90 000 et 130 000 personnes au cours de la saison estivale pour 1.1 millions de nuitées.

En 2013, deux événements ont marqué l'année par le taux de fréquentation : Le Salon International du Multicoque en avril (15 000 visiteurs), et le

Festival des Architectures Vives en juin (3000 visiteurs). Notons que ces deux manifestations ont lieu au printemps.

Parmi les grands rendez-vous, ont lieu en juillet et/ou août les Nuits d'Or et le Carnaval de La Grande Motte. Il existe également des manifestations pendant les fêtes de fin d'année.

La taxe de séjour s'élève en 2013 à 615 626 euros.

### LE SCHEMA DE DEVELOPPEMENT TOURISTIQUE POUR REVALORISER LE POTENTIEL TOURISTIQUE DE LA COMMUNE

Le Schéma de développement touristique a pour objectif d'optimiser le potentiel touristique de la commune.

Lancé en 2009, il met en exergue les atouts et faiblesses de La Grande-Motte. Le diagnostic réalisé par le bureau Protourisme a notamment révélé une forte notoriété de la commune, mais une image négative véhiculée par les non-usagers.

Trois enjeux principaux ont été ainsi identifiés :

- Harmoniser la dualité de la ville permanente et de la station balnéaire ;
- Insuffler une dynamique économique axée sur un tourisme de qualité ;
- Valoriser l'image de la ville à travers un positionnement affirmé.

Le plan d'action qui en découle se déploie sur la période 2010-2011. Il préconise de :

- **Valoriser l'image de La Grande-Motte :**
  - Par l'innovation et dans l'esprit d'audace et d'avant-gardisme qui a fait la ville ;
  - Par la communication ;
  - Par l'événementiel.
  
- **Se tourner vers un tourisme de qualité :**
  - En valorisant l'architecture ;
  - En visant l'excellence environnementale ;
  - En modernisant l'hébergement et les services.

Notons que depuis 2010, La Grande-Motte est labellisée « Patrimoine XXème siècle ». La valeur patrimoniale de la ville à travers son architecture spécifique est ainsi reconnue, et marque une étape dans la valorisation de l'image de la commune.

Depuis 2011, des projets ont vu le jour, engageant La Grande-Motte dans son processus de valorisation, comme :

- La création d'un nouvel Office de Tourisme rue du Port dont le design contemporain rappelle l'architecture de la cité et d'un site internet ;
- Le lancement de la marque LGM by La Grande-Motte et la création d'une boutique ;
- Des expositions à l'international (Milan...) et le Festival des Architectures Vives.

## 2) L'économie nautique

Avant tout portée par le Port de plaisance, l'économie nautique de La Grande-Motte se renforce grâce à la diversité de son offre : développement des activités sportives et d'événements spécialisés.

### LE PORT DE PLAISANCE

Le Port est classé « grand port de plaisance » et est titulaire du « Pavillon Bleu », éco-label qui témoigne de la politique environnementale réalisée à terre et sur l'eau depuis des années avec une recherche d'amélioration continue « durable » comme objectif prioritaire.

Déployé sur une surface de 21 hectares, le Port compte 1 550 postes d'amarrage et 60 places à terre.

Le Port est l'un des principaux ports de la zone et constitue un véritable moteur pour l'économie locale : une trentaine d'entreprises sont présentes sur l'espace portuaire.

On retrouve parmi les professionnels du nautisme :

- 5 shipchangers,
- 8 vendeurs de bateaux,
- 7 spécialistes de la maintenance,
- 7 professionnels de la promenade,
- 4 loueurs de bateaux
- 5 bateaux-école,
- 1 librairie nautique,
- 2 écoles de plongée.



Source : [www.lagrandemotte.com](http://www.lagrandemotte.com)

L'activité portuaire est dense tant sur le plan d'eau que sur la zone technique. Une centaine d'emplois sont directement liés à la zone technique portuaire, avec des retombées sur l'hôtellerie, la restauration et le commerce.

Le nautisme, c'est enfin un secteur associatif dynamique avec les différentes associations comme l'association de plaisanciers, le Yacht Club, partenaire avec la ville, le Pyramide Thon Club, la Palanquée, l'Association Sport Détente Santé, l'Aviron Club du Ponant. Ces associations, par leur activité, participent au dynamisme du monde nautique à La Grande Motte.

La vie du Port et son développement dépendent du Service Portuaire et des agents. **Avec la Police Municipale, c'est le seul service public communal qui fonctionne 365 jours par an.**

**C'est un vecteur économique important :**

- l'exploitation du service pèse + de 4 millions d'euros. Le chiffre d'affaires a augmenté de 70 % en 10 ans selon les chiffres de la mairie ;
- **32 emplois directs** auxquels s'ajoutent ceux des professionnels sur la zone technique (constructeur Outremer Yachting- vendeurs réparateurs et accastillage...).

### **Le projet d'extension du Port**

L'extension du Port de plaisance constitue un axe essentiel majeur du développement de notre ville et est intégré à travers le Schéma Directeur dans le grand projet urbain de la commune. Trois objectifs structurent le projet :

- un premier objectif de **développement économique** du territoire concourent au **renforcement de la dynamique des activités nautiques et de plaisance en lien avec la ville en**:
  - maintenant la sécurité du plan d'eau portuaire et de son accès nautique ;
  - favorisant la dynamique économique des entreprises liées au nautisme ;
  - améliorant l'offre en service des activités techniques liées à la plaisance ;
  - permettant l'accueil de 400 nouvelles unités de plaisance nécessitant la création d'un nouveau bassin à flot ;
  - améliorant l'accueil des usagers de la plaisance et du nautisme.
- un second objectif porte une **dimension qualitative urbaine** importante avec un **renouvellement de la géométrie et de la physionomie des espaces publics autour du port afin de favoriser son exploitation et son appropriation par ces usagers et promeneurs** en :

- rationalisant l'occupation de l'automobile et de son stationnement ;
- mutualisant les stationnements urbains, portuaires et balnéaires ;
- facilitant l'accès aux quais des usagers de la plaisance ;
- créant une continuité des circulations piétonnes entre port, ville et littoral ;
- qualifiant les espaces publics en interface du port, de la ville et des plages.

- un troisième objectif vise à répondre aux besoins de **développement sociétal et urbain de la Ville dans un contexte d'économie de moyens et d'intégration à l'environnement en :**

- limitant les impacts économiques et environnementaux des aménagements ;
- créant une offre urbaine renouvelée d'habitats, de services et de tourisme ;
- promouvant l'interface balnéaire de la ville.

### **LA ZONE ARTISANALE ET NAUTIQUE**

Pôle spécialisé dans le nautisme, la ZA de La Grande-Motte a été créé avec la ville. Elle accueille 50 entreprises sur une surface de 5,7 hectares, dont la moitié comprend des entreprises spécialisées dans le nautisme. On y trouve des services de vente de bateaux, d'accastillage ainsi qu'une librairie spécialisée sur la mer. Des entreprises sont également spécialisées dans le convoyage et des activités de courtage en bateaux. Le prestigieux concessionnaire bateaux Beneteau y est installé.

De plus, de nombreuses activités artisanales liées au nautisme sont présentes : ateliers mécaniques, réparateurs et constructeurs de bateaux comme l'entreprise de renommée mondiale Outremer.

### **LES ACTIVITES SPORTIVES**

### Le centre nautique

Le centre comprend deux bases : sur la mer et sur l'étang du Ponant. Il propose la pratique des sports nautiques pour tous : pour tout niveau, en équipe ou en individuel, selon différentes formules (cours particuliers, stages, location de matériel). Il gère :

- **La base aviron « Aviron Club du Ponant »** située sur l'étang du Ponant et labellisée « École Française d'Aviron 3\* »
- **Le Centre d'Entraînement Méditerranée (CEM)** : C'est une structure de préparation et d'entraînement pour les professionnels de la course au large. Lancée en 2003, le CEM devient une structure indépendante en 2009, labellisée « Pôle d'Excellence Régional » par la Fédération Française de Voile et le Ministère de la Jeunesse et des Sports. Le CEM connaît aujourd'hui un fort développement. En effet, il enregistre une nette augmentation du nombre d'inscrits et d'entraînements. Cette politique sportive d'excellence, encouragée par la Municipalité, est comparable à un investissement pour la ville, car des futurs champions de la voile s'entraînent sur son stade nautique, profitent de la qualité de vie et s'y installent. Ils en sont les ambassadeurs. En termes de rayonnement, La Grande Motte dépasse son image « nautisme de plaisance » et se positionne sur le nautisme sportif au plus haut niveau. **Le CEM participe à la vie quotidienne de la cité, puisque les entraîneurs interviennent auprès des écoliers grand-mottois, et s'engagent auprès de la Municipalité pour l'organisation et l'accueil de grands événements nautiques.**
- **Le Yacht Club** de La Grande Motte qui dispense des cours de voiles habitables à l'année, et organise régulièrement des régates.

Face à l'essor de la pratique du kite-surf, la commune développe l'activité sur ses plages. Elle souhaite saisir les opportunités économiques et sportives qu'elle représente mais également d'encadrer les risques de conflits d'usage que la pratique peut générer sur les plages.

La ville s'est appuyée sur un bureau d'étude et différents partenaires afin d'analyser les aspects économiques, sportifs, sécuritaires et techniques pour aboutir aux différents aménagements.

Ainsi, dans l'objectif du développement de la pratique du kite, la ville a décidé de modifier le plan de balisage 2012 afin de permettre l'accès à la pratique du kite surf.

Deux chenaux d'accès ont été aménagés dans la zone des 300 mètres. Le premier situé à proximité du "Terre-plein Ouest", le second dans le secteur du "Grands Travers", limitrophe à la commune de Carnon-Mauguio.

La ville s'appuiera sur l'association KITE LOOP afin d'animer l'activité à terre et sur l'eau. En effet, cette dernière, soucieuse et partie prenante du développement de la pratique sur la commune, prend en charge la promotion de l'activité depuis 2 ans et prendra en charge l'animation de l'activité dans un cadre informatif et préventif.

Nul doute que face à l'essor de la pratique du kite, la ville s'inscrit dans une démarche de développement du nautisme en proposant des accès, un accueil, de l'animation et de l'information (panneaux d'information sur site et deux webcams l'une sur la capitainerie et l'autre sur le centre nautique).

### Développement du kite-surf

## L'ÉVÉNEMENTIEL

**Depuis 2014, La Grande-Motte se positionne sur la scène internationale des événements nautiques et devient une ville référente en la matière avec :**

### **Tous les ans, Le Salon International du Multicoque**

Le rendez-vous mondial des catamarans et des trimarans se tiendra désormais chaque année dans la Ville. L'accueil de ce Salon présente un double intérêt : celui de dynamiser le secteur du multicoque en Méditerranée et de positionner La Grande-Motte comme une place forte du nautisme auprès d'un nouveau public. Tenu en avril, ce salon permet également de lancer l'activité économique de la ville durant une période parfois creuse pour les commerces locaux en amont de la période estivale.

### **L'accueil de compétitions internationales**

#### **- Le NACRA**

En été 2014, la Ville a accueilli le NACRA 17, une épreuve olympique de catamaran avec 70 participants et la présence de nombreuses personnalités dont des médaillés olympiques. Cette compétition est porteuse d'une image de sport de haut niveau, un atout pour La Grande-Motte.

#### **- Les Rescue Games**

Au mois de septembre 2014 se dérouleront aussi les Rescue Game 2014. Autrement dit les Championnats du Monde de sauvetage et de secourisme en mer prévus à La Grande Motte et Montpellier ; un événement unique en France. Plus de 6000 athlètes venus du monde entier sont attendus, autant d'accompagnants, pour plus de 15 jours de compétition. De quoi assurer aux professionnels grand-mottois une belle arrière saison 2014!

**L'ensemble de ces événements d'envergure dynamise le secteur du nautisme en Méditerranée et positionne La Grande Motte comme une place forte du nautisme auprès d'un nouveau public local, national et international. Ils permettent également de relancer l'activité économique de la ville durant des périodes parfois creuses pour les commerces locaux.**

### 3) Économie nocturne

En dehors de son ample offre en restauration, essentiellement l'été, La Grande-Motte compte des équipements nocturnes dont le potentiel économique est grand : le casino et les boîtes de nuit. Fréquentés par les touristes, ils sont également fortement fréquentés tout au long de l'année par une population plus locale, notamment en provenance de Montpellier.

#### LE CASINO DE LA GRANDE-MOTTE

Le Casino de La Grande-Motte est un équipement central sur la commune. Accessible depuis la RD 62 et l'avenue de Montpellier, il se situe à l'entrée du centre-ville. Symbole de la cité balnéaire, il offre une attractivité à la commune tout au long de l'année.

#### LES BOITES DE NUIT

La Grande-Motte compte 2 boîtes de nuit ouvertes tout au long de l'année dont La Dune, sur la route des Plages, très fréquentées par la jeunesse montpelliéraine.

Lors de la saison estivale, des clubs s'ouvrent sur la plage : 6 paillotes s'installent de façon éphémère sur la plage et rendent attractive la commune la nuit.

**La Grande-Motte offre des activités spécifiques au bord de mer : baignade, plaisance, sports nautiques, pêche, etc. Cependant, elle tend vers une diversification de son offre avec par exemple l'installation d'un cinéma en plein air l'été ou le développement du tourisme culturel avec la mise en place de visites guidées de nature ou du patrimoine.**

## V : LES EQUIPEMENTS ET SERVICES

### A- LES EQUIPEMENTS SPORTIFS ET DE LOISIRS

En 2013, La Grande-Motte a été récompensée par le label « Ville Ludique et Sportive »<sup>15</sup> pour une durée de 3 ans grâce à la qualité et la diversité de son offre.



### 1) Les grandes infrastructures

La Grande-Motte dispose de grandes infrastructures de sport et de loisirs variées parmi lesquels :

- **Le Port de plaisance** : classé « grand port de plaisance » le port comprend, sur une surface de 21ha (2 kms de quais et 2 kms de pontons sécurisés). 1 550 postes d'amarrage (dont l'accueil de bateaux de plus de 24m et catamarans) et 60 places à terre.

Le port s'affirme par conséquent comme un vecteur économique important générant 32 emplois directs auxquels s'ajoutent ceux des professionnels sur la zone technique (constructeur Outremer Yachting- vendeurs réparateurs et accastillage...).



<sup>15</sup> Organisé par la FIFAS et le Groupe MONITEUR, ce label récompense les collectivités territoriales qui mettent en œuvre une politique dynamique de développement des activités physiques et sportive.

### - Le Centre Nautique (cf.p 187)

- **Le Wake Park Cable du Ponant** : Sur l'étang du Ponant sont installées des structures qui permettent la pratique du wakeboard, du ski nautique ou du kneeboard. L'espace est totalement sécurisé et **possède un équipement de perfection** avec notamment le tout dernier RIXEN BRO, inventeur du télésiège nautique et premier fabricant mondial de câble ski.

- **Le Golf du Ponant** : Créé en 1986, le Golf de La Grande-Motte s'étend sur un domaine de 100 hectares, au Nord de la ville à 2 km du centre ville et du bord de mer. Ouvert tout au long de l'année, il propose 3 parcours de Golf et représente une activité de loisir remarquable attractive.



Source : [www.lagrandemotte.fr](http://www.lagrandemotte.fr)

### - La Plaine des Jeux, où se concentrent :

- **Le centre aquatique** : l'« Espace Grand Bleu » est un espace de loisir comprenant des bassins intérieurs et extérieurs, et ainsi accessible tout au long de l'année.

- **Le parc aventure** : « Ponant Aventure » est le premier parcours acrobatique en hauteur sur la commune. Il se situe sur la zone du Ponant à proximité de la plaine de jeux. Ouvert de

juin à décembre, il est accessible hors saison sur réservation de groupe.

- **Le Centre Municipal de Tennis** : Comportant 31 courts de qualité, il est le centre officiel de la Fédération Française de Tennis de la Région Languedoc-Roussillon.

- **Le Skate Park** : Ouvert en 2013, il se situe sur le Terre Plein ouest.

- **Le Parcours Santé** : D'une longueur totale de 5,3 km, il comprend deux boucles. La grande de 3,5 km parcourt le Centre Ville, le Point zéro et le Ponant ; et la petite de 1,8 km propose un petit tour sur la presqu'île du Ponant, passant au milieu de la nature et au bord de l'Étang. Sur ce sentier existent deux aires sportives. L'une consacrée aux étirements et à la musculation située en Centre Ville Avenue de Melgueil, l'autre davantage tournée vers le travail d'équilibre et du système cardio-vasculaire est placée à la Plaine des Jeux du Ponant.

## 2) Autres structures dédiées aux loisirs

- Le stade et le complexe sportif avenue de la Petite Motte.

- Les aires de jeux pour enfants

- Les jeux de plage

- Les manèges

- Le mini-golf

- Le quad

- Les salles de jeux

## B- LES EQUIPEMENTS DEDIES A L'ENFANCE ET A LA JEUNESSE

### 1) Petite enfance et équipements scolaires

Il existe une Halte Garderie d'une capacité d'accueil de 20 places, ainsi qu'une crèche d'une capacité d'accueil de 40 enfants complétée par une micro-crèche associative d'une capacité d'accueil de 10 enfants.

*L'ensemble des équipements petite enfance affiche un ratio enfant pris en charge / habitants permanents de 1/121.*

- **L'école maternelle et l'école élémentaire André Malraux** se situent dans l'allée André Malraux. Ces équipements scolaires présentant un effectif cumulé de 561 élèves (358 en élémentaire / 203 en maternelle); soit un ratio de 1 élève / 15 habitants permanents.

- **Le collège Philippe Lamour** avenue de la Petite Motte, présentant une capacité d'accueil théorique de 400 élèves; soit un ratio de 1 élève / 21 habitants permanents.

- **Le lycée La Merci Littoral** est un lycée privé sous contrat d'association, présentant un effectif global de 440 élèves; soit un ratio de 1 élève / 19 habitants permanents.

*L'ensemble des équipements scolaires affiche un ratio élève / habitants permanents de 1/6.*

En outre, il existe un service d'**Accueil de loisirs associé à l'école : A.L.A.E.** Il permet aux parents de faire garder leur enfant le matin avant la classe, à midi pour le temps du repas et le soir après la classe, dans les locaux de l'école maternelle.

### 2) Le Service Jeunesse

Le Service Jeunesse est en charge par l'Agglomération du Pays de l'Or. Il comprend :

- **La Salle des Jeunes** où sont proposées des activités de détente, pour les jeunes jusqu'à 17 ans, après le collège ou lycée et durant les vacances scolaires. Sont mis à disposition : jeux de société, ping-pong, baby-foot, coin TV, salle annexe pour discuter. Des activités sont organisées au cours de l'année.

- **Le Centre de Loisirs** qui offre pendant les vacances scolaires, diverses activités sont proposées comme des grands jeux, ateliers théâtre, parachute ascensionnel, et des séjours multi-activités.

## C- LES EQUIPEMENTS ET SERVICES SANITAIRES ET SOCIAUX

- **La clinique mutualiste Jean Léon** est un établissement de soins de suite et de réadaptation polyvalent indifférencié. Son objectif est de permettre à chacun une réinsertion à domicile dans des conditions d'autonomie optimisée.

- **La maison de retraite Saint-Louis du Golfe** est un EHPAD privé de 65 lits créé en 2007. Elle comprend un accueil de jour et un service spécialisé dans la prise en charge de la maladie d'Alzheimer.

- Le **CCAS, Centre Communal d'Action Sociale**, est implanté dans la résidence des Garrigues. Il propose un ensemble de prestations pour remédier aux situations de précarité ou de grande difficulté sociale. Il existe également un CIAS, Centre Intercommunal d'Action Sociale, géré par le Pays de l'Or. Le CCAS prend en charge différents publics :

- **Pour les personnes âgées**, il permet d'accéder aux droits et à un programme de loisirs grâce aux animations qu'il organise comme le repas de fin d'année et le colis de Noël, les visites à domicile en lien avec les services d'aide à domicile et les partenaires institutionnels (assistantes sociales, médecins, infirmières, etc...).

- **Pour les personnes en situation précaire**, il instruit les demandes de RSA, se charge de leur accompagnement social. Il gère le fonctionnement de l'antenne de la Banque Alimentaire et participe à la mise en place de chantiers d'insertion.

- **Pour les personnes handicapées**, il intervient en faveur de l'accès aux droits, aux aides et services, mais aussi pour faciliter l'insertion professionnelle.

#### Services médicaux et paramédicaux en 2013

Spécialité médicale ou paramédicale	Nombre
Médecin omnipraticien	18
Spécialiste en cardiologie	1
Spécialiste en gynécologie médicale	1
Spécialiste en gastro-entérologie hépatologie	1
Spécialiste en psychiatrie	1
Spécialiste en ophtalmologie	1
Spécialiste en oto-rhino-laryngologie	1
Spécialiste en radiodiagnostic et imagerie médicale	1
Chirurgien dentiste	11
Infirmier	33
Masseur kinésithérapeute	29
Orthophoniste	6
Pédicure-podologue	3

Source : INSEE 2013

La Grande-Motte compte 25 médecins en 2013. Cela représente environ 2,94 médecins pour 1000 habitants, ce qui est nettement inférieur à la moyenne départementale qui en compte 4,32 pour 1000 habitants en 2013.

Parmi eux, 18 sont des médecins généralistes, ce qui représente environ 2,1 médecins généralistes pour 1000 habitants contre 1,88 dans l'Hérault. La commune compte également 7 spécialistes, soit 0,8 médecins spécialistes pour 1000 habitants contre 2,44 dans l'Hérault.

L'offre de services médicaux semble relativement faible compte tenu du vieillissement de la population.

En revanche, 33 infirmiers en cabinet ou soins à domicile et 29 masseurs kinésithérapeutes sont recensés en 2013, offrant des services adaptés aux besoins de la population.

À noter que la commune compte également 5 pharmacies, un laboratoire d'analyse médicale et un service de soins à domicile pour les personnes âgées.

## D- LES EQUIPEMENTS ET SERVICES PUBLICS

En ce qui concerne les services publics sur place ainsi que les services à la personne, ils peuvent apparaître insuffisants dans le cas d'une augmentation de la population.

En effet, la ville dispose d'une Poste, d'un CCAS ainsi que d'une bibliothèque.

En outre, il existe une Halte Garderie, ainsi qu'une crèche complétée par une micro-crèche associative d'une capacité d'accueil de 10 enfants.

Dans ce contexte, le développement de services à la personne au sein même du territoire pourrait s'avérer judicieux. Dans cette perspective, la mise en place d'une navette urbaine a fait partie des priorités de la nouvelle Municipalité afin de résoudre les problématiques d'isolement et de mobilité, des aînés notamment.

En 2008, la Municipalité a demandé une étude à Hérault Transport, seul organisme compétent en la matière, afin de mettre en place une navette urbaine. Le compte rendu de cette étude a démontré combien ce service de transport régulier était très onéreux et difficile à mettre en place par la ville seule.

Dans la mesure où offrir une plus grande mobilité aux personnes de plus de 60 ans constitue un véritable enjeu de déplacement, la Municipalité a œuvré pour que ce service devienne intercommunal.

La Communauté d'agglomération du Pays de l'Or a accepté de prendre en charge ce service qui se veut solidaire et citoyen, et qui répond aux attentes des habitants. Les personnes âgées de plus de 60 ans et à mobilité réduite, depuis le 2 juin 2009, utilisent ce nouveau service de transport public à la demande, Novabus.

**Le Schéma Directeur de La Grande Motte a mis en œuvre une analyse très précise des équipements publics. En effet, 40 ans après leur création, certains équipements publics ont vieilli et ne répondent plus aux besoins actuels et futurs :**

### > HOTEL DE VILLE :

Les services administratifs destinés aux habitants sont à l'étroit dans les locaux actuels ce qui nuit à leur bon fonctionnement.

### > ENJEUX :

L'hôtel de ville joue un rôle structurant dans la ville à part entière. Afin de conforter ce statut et de donner du sens à la politique communale, il

s'agit de créer un lieu civique fédérateur, proposant un service de qualité aux habitants.

Cela permettrait également de renforcer la stratégie de proximité entre les résidents et leur ville.

La restructuration et l'agrandissement de cet équipement in situ permettraient par ailleurs d'accueillir dans de meilleures conditions les services et le public.

#### > DIRECTION DE LA POLICE MUNICIPALE, DE LA SECURITE ET DE LA PREVENTION :

Depuis janvier 2010, la Direction assure la complémentarité entre prévention, sécurité et répression. Elle conduit, en partenariat avec les services de police de l'Etat (Gendarmerie Nationale – CRS), les autres collectivités territoriales (Conseil Général, Communauté d'Agglomération), et les acteurs de la ville (CCAS, associations, comités de quartier, habitants, etc.), la politique de sécurité et de prévention.

#### > CCAS :

Implanté dans la résidence des Garrigues, le Centre communal d'Action Social (CCAS) se situe à proximité de l'office des HLM.

Cet équipement est peu visible depuis l'extérieur puisqu'il occupe le second étage de la résidence et est par conséquent difficile d'accès pour les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite (PMR) et les parents accompagnés d'enfants en bas âge.

#### > ENJEU :

Proposant une offre de proximité, le CCAS doit être davantage visible et accessible.

#### > LA BIBLIOTHEQUE - LUDOTHEQUE :

La bibliothèque est fréquentée toute l'année par les habitants mais également les touristes (horaires aménagés en saison estivale).

Répartie sur deux niveaux (420m<sup>2</sup> de surface), elle ne dispose pas d'accès ascenseur pour les personnes à mobilité réduite.

#### La bibliothèque est à l'étroit dans ses locaux et manque d'espaces spécifiques :

- Pour développer ses animations : aujourd'hui, elles sont menées dans la ludothèque, qui ne peut plus alors recevoir son public,
- Pour les tâches administratives (absence de bureaux fermés),
- Pour développer son fond et le stockage d'ouvrages.

#### > ENJEUX :

Il s'agit de développer et de renouveler l'offre culturelle afin de proposer un service de qualité, d'accueillir un public nombreux et varié et de répondre aux besoins et attentes des usagers qui sont demandeurs d'un projet de médiathèque.

#### > LA COMMUNE ACCUEILLE EGALEMENT LES EQUIPEMENTS PUBLICS SUIVANTS :

- Le palais des Congrès,
- Le théâtre de Verdure,
- Les écoles.

### Les enjeux en résumé

*La commune de La Grande Motte est particulièrement bien équipée. C'est une ville à part entière avec une offre scolaire complète (de la maternelle au Lycée), une clinique mutualiste, une maison de retraite, de nombreuses infrastructures sportives de tout premier plan (dont un port d'environ 1600 anneaux, un golf de 100 ha), un palais des congrès, un théâtre de verdure, tous les services publics de proximité comme la poste ou le CCAS... Le PLU, notamment par la dynamique démographique et économique qu'il réussira à impulser, permettra la pérennité de ces équipements et services et leur développement.*